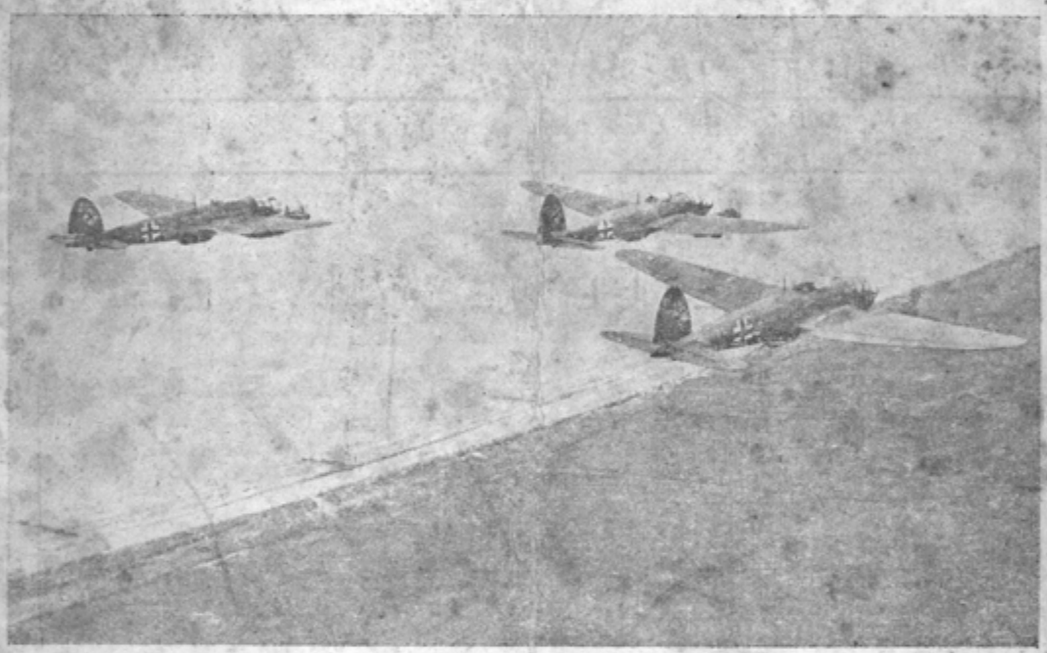
D. III
18

1 Ianuarie 1944

ROMÂNIA AERIANĂ

SUB INALTUL PATRONAJ AL M. S. REGELUI MIHAI I

ORGANUL PROBLEMELOR AERIENE
AVIAȚIE — AEROCHIMIE — RADIOFONIE



Avioane germane de luptă Heinkel He 111, în sbor spre obiectiv.
(Acest tip de avion, destinat aviației de transport la apariția sa, a fost cel dintâi avion comercial din lume depășind viteza de 400 km/oră).

Sumarul

Decembrie 1903 — Decembrie 1943 . . . . . General ing. av. **G. Negrescu**
Arma bacteriologică . . . . . Medic general dr. **I. Bălănescu**
Avionul privit ca armă de război . . . . . Comandor dr. ing. **I. Linteș**
În jurul unei idei... . . . . . Comandor-aviator **Andrei Popovici**
Aripi oltenești . . . . . Col. **Romulus Petroyanu**
A murit profesorul Ion Simionescu . . . . . **Andrei Udrea**
Comitetul nostru de onoare — Președintele . . . . . **„România Aeriană"**
Constatări, păreri și sugestii asupra programului asociațiilor aviatice. Ing. **T. Rădulescu**
Numai trei ani au trecut... . . . . **Ion Veliciu**
Pentru sborul de performanță . . . . . **Valentin Popescu**
Poșta aeriană . . . . . **Gh. I. Vasilescu**
Moartea lui Adri (fragment) . . . . . **Ion Valeriu Popa**
„Ultima cursă" a unui emerit pilot de linie . . . . **Av. Laelius Popescu**

Pilotul **Teodor Negulici** ne povestește...
Aviația la noi . . . Aviația în alte țări.

Buletinul Asociației Aviatice C. F. R.

ROMÂNIA AERIANĂ

SUB INALTUL PATRONAJ AL M. S. REGELUI MIHAI I

Fondată în anul 1927

Inscrisă la Trib. Ilfov sub Nr. 107.

Redacţia şi Administraţia: Calea Floreasca Nr. 13—Tel. 2.0891.—Bucureşti III

Director: **Andrei Udrea**	Prim redactor: **Av. Laelius I. Popescu**	Director tehnic: **Ing. Al. C. Vissarion**

COMITETUL DE ONOARE

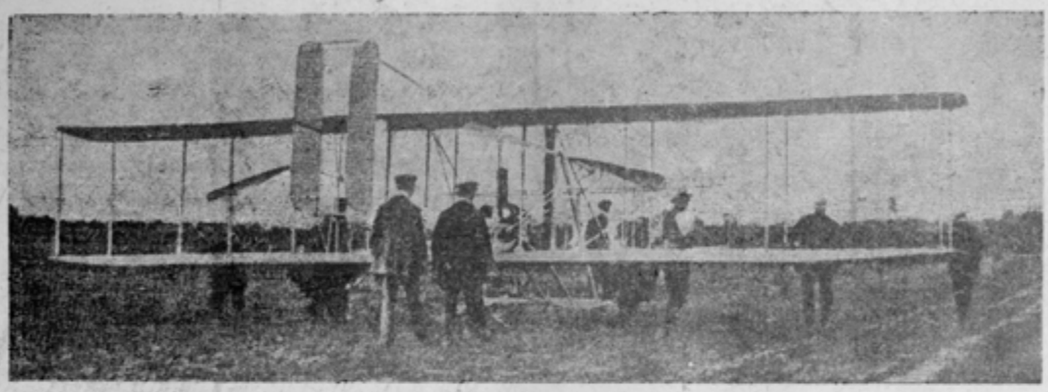
Preşedinte

Profesor **Mihai Antonescu,**
Vice-Preşedintele Consiliului de Miniştri

Membrii

General **C. Pantazi,**
Ministrul Apărării Naţionale
General **D. I. Popescu,**
Ministrul Afacerilor Interne
Profesor **I. Petrovici,**
Ministrul Culturii Naţionale şi al Cultelor
General **Gh. Jienescu,**
Ministru Subsecretar de Stat al Aerului
Profesor **Al. Marcu,**
Ministru Subsecretar de Stat al Propagandei
General **C. Z. Vasiliu,**
Ministru Subsecretar de Stat al Afacerilor Interne
General **I. Răşcanu,**
Primarul General al Capitalei
Profesor **H. Hulubei,**
Rectorul Universităţii-Bucureşti
General **T. C. Orezeanu,**
Directorul General C. F. R.
Ing. **I. Gigurtu,**
fost Prim Ministru

S. IV 50 P5 III/8



Aeroplanul fraţilor **Orwille** *şi* **Wilbur Wright** *în timpul experienţelor făcute în Franţa, la Le Mans, în 1907*

Decembrie 1903 — Decembrie 1943

Sunt patruzeci de ani de atunci!

In ţinuturile aride, nisipoase, deci puţin locuite, ale unuia din statele nord-americane, năzuinţa de veacuri a omului este realizată de **icarii moderni**, cu aripi de pânză, ce nu se mai topesc la căldura soarelui.

Prin credinţă, avânt şi spirit de sacrificiu, urmând metoda preconizată de germanul Lilienthal, **fraţii americani Wright** pot însfârşit pluti în aer, cu astfel de aripi, sub impulsul căldurii motorului cu explozie, transformată în lucru mecanic de tracţiune a elicilor aeriene.

Reuşita era prea măreaţă, pasărea omenească prea firavă şi nesigură, iar cei doi creatori, **genii ai acţiunii**, prea modeşti pentru ca să trâmbiţeze victoria lor, înainte de a fi perfecţionat maşina sburătoare şi de a-i fi garantat siguranţa sborului, spre a evita ridicolul neîncrederii obşteşti de pe tot pământul.

Această discreţiune permite altui îndrăsneţ, americanului din sud, *Santos Dumont*, să obţină în 1906 la Bagatelle, la Paris, primul succes aerian oficial, pe avioneta sa „Demoiselle", ce ar părea acum o jucărie de copil.

Dar, când peste un an, fraţii Wright vin în Franţa şi prezintă maşina lor cu toate elementele ce au fost apoi imitate, la toate avioanele ce au apărut apoi, *mai puţin la avionul Vlaicu*, şi, când ei se avântară în aer cu atâta încredere, iar sborurile lor sunt sboruri de maeştri, în timp ce maşina lor este de o perfecţiune neegalată pe atunci de niciuna, toţi se conving că într'adevăr fraţii Wright nu spun un neadevăr, când afirmă că au sburat în Decembrie 1903.

Omenirea jubila, omenirea se mândrea cu drept cuvânt, ca niciodată. Geniul inventiv al omului pusese stăpânire pe ultimul element al naturii, nestăpânit până atunci: aerul....

* * *

Decembrie 1943. Comori de civilizaţie şi artă se dărâmă şi se distrug pentru vecie prin grozăvia distructivă a bombardamentelor aeriene.

Opere, realizate în o mie de ani de gândire, muncă şi avânt artistic, dispar zi cu zi sub efectul bombelor incendiare şi de distrugere, purtate de „cetăţile sburătoare".

Pare că e sfârşitul civilizaţiei moderne, provocat de o voinţă oarbă, ce lucrează din umbră şi care şi-a ales ca instrument ultima cucerire a omului, cucerire ce a format mândria sa acum patruzeci de ani

Spiritul acesta diabolic, care a transformat măreaţa invenţie omenească în agentul distructiv cel mai grozav, ar face desigur să moară pentru a doua oară, de groază şi ruşine, pe acei pioneri ce s'au avântat şi au pornit cu curaj la sacrificiul cerut de invenţia secolului XX, în credinţa că acest sacrificiu va fi spre binele omenirii.

Ce întortochiate sunt cărările Domnului!...

G. Negrescu
General de escadră inginer aviator

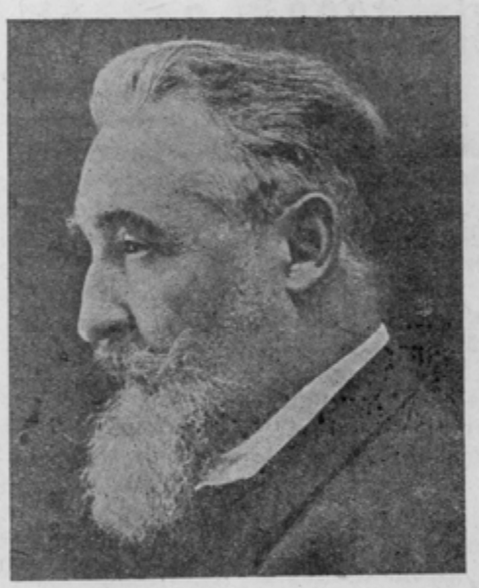
BIBLIOTECA JUDEŢEANĂ TIMIŞ P.43.209-D
BIBLIOTECA CENTRALA A REGIUNII BANAT
P.5.208

A murit profesorul Ion Simionescu

Scriam cu mândrie acum trei luni, că prof. Ion Simionescu, preşedintele Academiei Române, a împlinit vârsta de 70 de ani şi împărtăşeam bucuria de a-l vedea muncind cu aceiaşi râvnă de titan ca în anii tinereţii, numai pentru binele neamului din mijlocul căruia s'a ridicat.

Iată însă că soarta care l-a înălţat deasupra tuturor fiilor acestui neam, i-a curmat firul vieţii în plină putere de muncă şi chiar în ziua numelui său, 7 Ianuarie 1944, pe când era în mijlocul familiei, dar tocmai când ţara avea nevoie mai multă de înţelepciunea lui.

O boală de inimă căreia nu-i dădea toată atenţia l-a doborît aşa cum fulgerul trăsneşte falnicul stejar. Desigur că moartea fără chinuri este cea mai frumoasă şi bunul Dumnezeu a avut grije ca cel ce s'a sbuciumat o viaţă întreagă pentru neamul lui, să treacă la cele veşnice fără mari suferinţe. Dar pierderea pe care o încearcă neamul este atât de dureroasă şi va fi resimţită în primul rând de cei ce şi-au adăpat sufletul şi mintea din neîntrecutele lui scrieri şi conferinţe, cât şi de şirul mare de generaţii de cărturari cărora le-a împărtăşit ştiinţa de pe înălţimea catedrei universitare pe care a slujit-o cu demnitate timp de 40 de ani.



Prof. ION SIMIONESCU

Fiu al satului Fântânele din judeţul Botoşani, Ion Simionescu a urmat liceul, împreună cu celălalt mare cărturar dispărut Nicolae Iorga, la Botoşani. Studiile universitare le-a urmat la Iaşi şi doctoratul în ştiinţe la Viena, de unde întorcându-se cu aprecieri strălucite, a fost numit deadreptul profesor universitar, la aceiaşi facultate unde-şi făcuse studiile.

Ion Simionescu, cu alesele lui însuşiri înăscute de marele Creiator, a înţeles să slujească nu numai un număr restrâns de studenţi obligaţi de programe să treacă prin faţa catedrei şi a laboratoarelor sale, ci s'a dăruit cu toată fiinţa lui neamului de plugari, al cărui produs a fost.

Născut ţăran, crescut în mireasma dătătoare de virtuţi a gliei strămoşeşti, Ion Simionescu a iubit pe ţărani şi pământul ţării cu toate podoabele lui, aşa cum nu cred să fi iubit altul din neamul nostru. Din această nestrămutată iubire, unită cu un mare talent înăscut, s'a format savantul, apostolul, care a aprins şi purtat candela românismului prin care a propovăduit iubirea de patrie, munca, cinstea şi încrederea în puterile de creaţie ale acestui neam de plugari, dând el însuşi pildă de înalte virtuţi.

Pentru aceste merite deosebite, înaltul for de cultură românească, Academia Română, l-a cinstit cu alegerea ca membru al ei, încă dela vârsta de 40 de ani, iar în ultimii ani cu aceea de preşedinte.

Moartea fulgerătoare a acestui mare savant, lasă urme adânci, pe care Neamul, mai ales în vâltoarea sbuciumului războinic pe care-l trăeşte, le resimte mai mult.

Academia Română, catedra universitară, laboratorul lui drag, instituţiile de cultură pe care le-a condus cu atâta pricepere şi însufleţire, îşi vor apropia noui îndrumători dintre urmaşii care s'au încălzit la flacăra românismului purtată de el. Însă cărările munţilor şi ale dealurilor, ogoarele câmpiilor cu lanurile înspicate ce se'nmlădie în adierea vântului, stufişul bălţilor în care se ascund şi îşi cresc puii atâtea păsărele, malurile râurilor şi apelor care brăzdează pământul ţării noastre, toate acestea nu vor mai simţi piciorul acestui patriarh al naturii şi nici nu va avea cine să le mai descrie frumuseţile până când nu se va naşte un al doilea iubitor şi cercetător al lor.

Satul românesc din care a răsărit această floare rară şi ţăranii pe care i-a iubit cu atâta ardoare Ion Simionescu, încă nu-şi dau seama ce pierdere îi încearcă moartea lui.

Cine va mai fi în stare să răscolească şi să desgroape din adâncurile pământului nostru, virtuţile şi însuşirile neamului rânduit să trăiască pe meleagurile lui, să le descrie cu atâta măestrie poetică, ca să poată pătrunde în suflete şi să dee putere de încredere în aceste virtuţi ?

(Continuare în pag. 5-a)

Comitetul nostru de onoare

PREŞEDINTELE

Ritmul nou, tumultuos şi aspru, cum se întâmplă totdeauna când se prăbuşesc epocile şi altele stau gata să se ivească impetuoase în pragul istoriei, trebuia să-şi afle omul capabil să domine prin inteligenţa sa fanatică şi prin robusteţea creatoare a tinereţii sale nepătate.

România a avut norocul să întâlnească în marşul ei spre culmi, la fiecare generaţie, figurile rezumative, personalităţile de sinteză, caracterele luminoase, care să polarizeze în jurul lor pasiunile dezinteresate şi colaborările competente.

Noi, în aceste zile de furtună, cum au fost rare în trecutul românesc, l-am avut pe **profesorul Mihai Antonescu**, am avut triumful tinereţii muncitoare şi al devotamentului competent şi patriotic.

In vreme de război, mai mult decât în timpuri de pace şi de linişte, un prim ministru al unei ţări rănite este un om sacrificat pentru viaţa lui individuală. Căci, nu este numai grija de război, sunt de asemenea alte griji, tot atât de mari şi alte probleme tot atât de grave, care se cer rezolvate.

Războiul din zilele noastre nu este numai o încăerare de arme pe câmpurile de sânge şi bătaie, dar este, mai ales, o uriaşă desbatere morală, un duel de ideologii şi de formule, o puternică ciocnire a stilurilor de viaţă, o violentă răfuială între vechile prejudecăţi şi dogmele noui, care stau să învingă. Este nevoie în această nesfârşită dramă, de un arbitru onest şi imparţial, care să ştie a restabili echilibrul dintre tradiţiile încremenite şi forţele vulcanice ale viitorului, care să redea naţiunii gustul armoniei şi farmecul nespus al reformelor morale...

Dincolo de preocupările interne, legate de sbuciumul poporului, primul ministru al unei ţări în război, ca România, este chemat mai ales să dea sens politic luptei, să valorifice în lumea diplomatică sacrificiile de oameni consimţite de comunitate, să prepare temele bătăliilor externe, pe care le vom da mâine, la pace, pentru redobândirea drepturilor imprescriptibile ale ţării.

Cu o răbdare care nu este totdeauna calitatea unui tânăr, cu o stăruinţă care este privilegiul oamenilor mari, dar şi cu o pasiune aprinsă pe care numai vârsta o poate întreţine, **profesorul Mihai Antonescu** s'a supus unei vieţi de aspre renunţări, isbutind, în fruntea guvernului, să cârmuiască ţara cu înţelepciune în interior şi să câştige poziţiile pierdute în străinătate.

Nu este, firesc, timpul să se facă bilanţul acestei strălucite cariere, nici să se stabilească merite, care se consacră prin ele însele, ca într'o lege naturală. Este altceva, care reţine mai viu atenţia noastră: biruinţa tinereţii.

Atâţia au putut spune despre tineri că sunt lipsiţi de stil politic, poate chiar că le lipseşte o anumită competenţă, fără de care guvernarea nu este cu putinţă. Un tânăr din lumea noastră tânără, maturizat prin ştiinţă şi întărit de jarul patriotismului constructiv, a dat replica în numele tuturor Cel mai tânăr prim ministru din lume nu-l are altă ţară; nu-l are decât România. Şi România este astăzi, din întreaga Europă, ţara cea mai prosperă, cea mai echilibrată în interior, cea mai respectată în afară.

Reprezentant al generaţiei tinere, dar ridicându-se deasupra tuturor prin pregătirea sa intelectuală şi prin disciplina credinţelor sale, **profesorul Mihai Antonescu** poate sta cu cinste lângă precursorii cari au făcut cu mintea şi mâinile lor România modernă.

„România Aeriană„

Avionul privit ca armă de război

In războiul din 1914—1918 acțiunea **artileriei**, ca armă de foc, a uimit, bombardamentele cu tunul luând forme de intensități nebănuite.

In actualul război, început efectiv în 1939, acțiunea **aviației**, ca armă de foc, a depășit orice închipuire.

Războiul mondial din 1914—1918, principală etapă a «revoluției economico-sociale», care s'a dezlănțuit odată cu secolul XX, drept o consecință a tehnicianismului și raționalismului, constitue pentru aviație un categoric punct de plecare, un real demaraj al progresului. In adevăr, iată câteva cifre comparative:

	1914	1934	1942
Numărul avioanelor la un milion de locuitori	1	100	200
Costul unui kilogram de avion în lei actuali	170.000	17.000	10.000
Costul unui kilometru de sbor pentru o mie kg. în lei actuali	760	38	30
Rază de acțiune obișnuită în km.	100	4000	6000
Viteze orizontale maxime în km/oră	200	680	760
Altitudini record în metri	6000	15.000	16.000
Accidente la o sută de ore de sbor	50	5	0,2

In cadrul acestui progres, deci, aviația militară se desvoltă, avionul devenind unelta bătăliilor.

Dar, multă vreme s'a văzut că un avion de sport sau de transport public poate, oricând și cu multă ușurință, să fie transformat în avion de război. De altfel, istoria se repetă, căci, tot așa s'a crezut și odată cu primele începuturi ale marinei militare. Astăzi, însă, oricine vizitează o navă militară și un vapor de pasageri, își dă lesne seama ce mare diferență există între ele, deși ambele plutesc pe mări. Aceeași diferență este astăzi și între un avion militar și unul civil, diferență care se va mai accentua încă.

Ca și o navă de război, un avion de război poate să fie construit pentru anumite misiuni, numărul lor fiind destul de mare: vânătoare, recunoaștere, bombardament în picaj, asalt, anticar, torpiloare, transporturi speciale, etc. Pe când o navă de comerț, ca și un avion civil, este construită pentru a transporta marfă sau pasageri dela un loc la altul, pe traecte bine definite și protejate.

Ca și nava de război, avionul militar este dotat cu mult armament și încă un armament de o esență specială. Mai mult încă, armamentul devenind principalul element, celula și motorul nu servesc decât pentru înaripara lui. Acest fapt este astăzi întrevedorat prin dictonul:

„Mai bine un avion bun, dar foarte bine armat, decât un avion foarte bun, dar mediocru armat".

Și totuși, multă vreme—și pretutindeni aproape, elementul «avion», adică celula, motorul, propulsorul, a ocupat primul loc în gândirea conducătorilor. Era suficient ca un avion să se comporte bine în sbor, pentru ca să se creadă că aviația este gata pentru orice misiune, chiar și de război.

Pretutindeni, ani de zile, s'a neglijat armamentul, s'au neglijat exercițiile de trageri și de bombardament, s'a neglijat formarea unui personal tehnic specializat în armament și muniții.

Abia după 1930, apariția ideilor generalului Douhet dă avionului de război conturul precis al adevăratei arme de război. A început atunci, în diferite țări, să se stabilească politici proprii pentru aviația militară.

Unele au adoptat *politica de prototipuri*, altele politica unor *comenzi în serii restrânse*, iar altele au trecut direct la *realizări masive de avioane de război*. Primele și-au format birouri bune de studii—și-au format «creerul», dar au neglijat fabricarea în serie. Țările care au dat comenzi restrânse n'au isbutit să-și formeze nici «creer» bun, nici mijloace de fabricare bune. Ultimele, însă, neținând seamă de economii și-au format și birouri și fabricare.

Mai mult încă, prevăzând nevoia unor mari cantități de materii prime, în proporții deduse din experiența fabricării în mare serie și-au acumulat asemenea materiale.

Ținând seamă apoi că:

— uzura aviației militare este foarte mare;

— un avion se face în 2—3 luni, pe când un pilot se formează într'un an;

— superioritatea avioanelor asigură supremația aerului;

și-au asigurat adevărate fabrici, școli și institute cu totul speciale.

Așa s'a ajuns la realizarea acestui special instrument de luptă, care este **avionul.**

Comandor dr. ing. **I. Linteș**
Profesor la Politehnica din București

Aripi oltenești

Războiul aerian oferă cele mai numeroase și cele mai active elemente de propagandă aeronautică. Dar, într'o bună zi, acesta va lua sfârșit și, atunci, ideea de aviație, problemele ce ea ridică, importanța celei dintâi și a celorlalte, vor trebui răspândite și susținute prin toate mijloacele, de astă dată pacifice.

Realizarea unor atari grele misiuni — la noi, ca și în alte țări, revine în cea mai mare măsură asociațiilor aviatice particulare sau aerocluburilor. Acestea vor constitui, întotdeauna și pretutindeni „rezervorul uriaș" al tuturor forțelor aeriene din lume, actualul război mondial dovedind cu prisosință, în România și aiurea, valoarea contribuției lor în toate domeniile de activitate aeronautică.

Aviația națională urmează și ea acest proces.

Cu ani în urmă, ici și colo, au apărut în țară asociații aeronautice particulare sau aerocluburi — de sine stătătoare unele, altele ca filiale ale puternicelor organizațiuni A.R.P.A. și C.F.R.

In acest mod, la Craiova, acum zece ani, a luat ființă un aeroclub. Oltenia își putea deci trimite, într'o bună zi, fiii ei, în școlile de pilotaj ale propriei sale organizații aviatice. Lucrul a fost posibil mai târziu; pentru sborul cu motor în 1939, iar în 1941, pentru sborul fără motor.

Col. R. Petroyanu

In școlile respective, tinerii oșteni au prins meșteșugul drag, dar greu, al pilotajului și au putut spori, când goarna a sunat, rândurile celor mai buni soldați ai țării: sburătorii!

Apărând cerul românesc, aripile oltenești s'au frânt sau au sângerat uneori. Dar, copiii viguroasei Olteni știu că Patria valorează pentru fiecare, nu ce au primit ei dela dânsa, ci numai ce i-au dat; chiar viața lor...

Colonel **Romulus Petroyanu**
Președintele „Aeroclubului Olteniei"

(Urmare din pag. 2-a)

Indurerata familie căreia nu-i poate repara nimeni această mare pierdere, se poate mângâia în aceste ceasuri, că Neamul românesc va înscrie în panteonul ființei lui, contribuția științifică și culturală a savantului Ion Simionescu, fără de care nu se poate înțelege propășire și cultură în epoca trăirei lui.

Păcat că n'a trăit să-și vadă țara lui scumpă reîntregită și biruitoare a drepturilor ei, pe care a slujit-o cu atâta ardoare!

Cititorii revistei „România Aeriană" pierd pe cel care a știut să înflăcăreze energiile necesare cuceririi domeniului aerian.

Comitetul nostru de onoare și colaboratorii pierd pe un devotat membru și coleg care, prin alesele lui însușiri, a fost prezent și în acest câmp de activitate, deținut până mai ieri de un restrâns număr de înțelegători.

Sufletul lui Ion Simionescu se odihnește astăzi acolo unde nu e durere, nici întristare, invidie, ură, deșertăciune ori suferință.

Să dea Domnul ca pilda muncii și înțelepciunii lui, să ne călăuzească pe toți în viață, iar Providența să dăruiască neamului nostru cât mai mulți urmași de talia lui Ion Simionescu.

Andrei Udrea

In jurul unei idei...

In urmărirea ideii *«găsirea unei formule necostisitoare pentru învățarea sborului»*, am prezentat în numărul precedent al *«Romăniei Aeriene»* câteva considerațiuni asupra formării la sol, într'o proporție de 70—80%, a reflexelor necesare sborului. In rândurile ce urmează ne vom ocupa de metoda de învățământ pentru formarea, în aer, a restului de 20—30% din aceste reflexe.

Care este metoda de azi? Instructorul și elevul, urcați pe un avion zis «de școală», cu locurile în tandem, vreau să zic unul înapoia celuilalt, fac, deasupra unui aerodrom, «tururi de pistă», până ce primul simte că cel de al doilea a început a înțelege și a-și întipări în noua localizare ce se formează în creerul novicelui, mișcările necesare sborului. Și am arătat, în precedentul articol, că aceste ședințe de dublă-comandă au ajuns și, uneori au depășit, numărul de 200. Este fatal ca față de acest enorm număr de lecții, uzura materialului, consumul combustibilului și durata instrucției (fără a mai vorbi de uzura personalului), care sunt cele trei elemente puternice ale costului, învățarea sborului să ajungă la sume inadmisibile, nu numai pentru pungile cetățenilor, dar nici chiar pentru aceea a Statului.

De ce oare metoda aceasta reclamă un număr atât de mare de lecții în dublă-camandă? Iată:

Pentru a prinde cele ce îl învață profesorul, elevul-pilot pune la dispoziția celui dintâi, simțul tactil (pipăitul) și acela al auzului. Simțul tactil prin aceea că elevul urmărește toate mișcările executate de profesor, iar simțul auzului prin aceea că prin audifon (un fel de telefon rudimentar de bord) se dau și câteva explicații verbale complimentare. In mod practic, ajutorul acestui audifon, deci al simțului auzului, este aproape nul. Rămâne deci că aproape toată învățarea sborului se execută prin ajutorul simțului tactil. Acest simț însă este, pentru învățarea sborului *), cel mai slab dintre toate simțurile noastre. Aceasta înseamnă — pentru problema ce avem de tratat aci — că elevul-pilot pune la îndemâna instructorului, pentru a fi învățat, mijlocul cel mai sărac ce-i stă la îndemână. Dar chestiunea se complică și cu alt fapt: depărtarea dintre elev și profesor (care pentru motive tehnice de centraj ale avionului, merge uneori și până aproape de 2 m.), scoate total pe elev de sub controlul instructorului, tocmai într'un domeniu în care, mai mult ca în oricare altul, un permanent control este indispensabil. Această lipsă de control a profesorului are urmări neplăcute:

a) întocmai ca și elevii-automobiliști la volanul mașinei, tot așa și elevii-piloți la conducerea avionului, se înțepenesc pe manșă; se înțepenesc brațele, pumnii strâng manșa de gata-gata s'o îndoae, gâtul țeapăn de nu poate întoarce capul la dreapta sau stânga, picioarele se proptesc formidabil în palonier și, în fine, maxilarele sunt strânse unul de altul de stau să pocnească dinții. Această încordare atât de extraordinară este justificarea și explicația oboselii neasemuite și, drept urmare, a poftei de somn a elevilor-piloți în timpul aprantisajului. Dela locul său, profesorul nu vede însă pe elev și nu-l poate supraveghea, nu-l are sub ochiul său.

b) Urmare acestei stări de încordare anormală, grozavă — în afara oboselii de care am vorbit — este că creerul nu este receptiv, vreau să zic că el nu este egal de receptiv ca în cazul în care făptura noastră nu este atât de încordată. Dacă aș evalua în procente, ar însemna să afirm că în timpul unei asemenea încordări a făpturii sale, elevul-pilot nu poate înregistra pe retina mintală decât 25% din ceea ce ar reține dacă nu ar fi încordat. Iată explicația prelungirii la nesfârșit a numărului ședințelor de dublă-comandă.

c) Dacă în cursul unei ședințe de dublă-comandă cu profesorul, avionul dă de un gol de aer mai mare sau curenții atmosferici îl pun brusc într'o situație mai înclinată cu care elevul nu fusese obișnuit, atunci se petrece în ființa elevului o mică dramă, un fel de cataclism: speriat, sau mai bine zis surprins, el dă deodată drumul la comenzi, inima i-a sărit din loc, respirația i s'a oprit sus și urmarea acestei situații este că, tot ce el înregistrase până atunci, prin practica ședințelor precedente, s'a șters total după retina minții sale. La drept vorbind, instructorul se va găsi după aceasta, înaintea unui elev cu care trebue să reînceapă totul dela început.

d) Liniștea morală de care are nevoie elevul-pilot în cursul învățării sborului și pe care o găsește numai în figura profesorului, aceea îi

*) Intăresc: pentru învățarea sborului, nu și pentru pilotul deja format, care folosește simțul tactil într'o măsură mai mare.

lipseşte. Va trebui deci o experienţă lungă, căpătată în cursul unor foarte numeroase lecţii, pentru ca elevul-pilot numai prin simţul său tactil, să fi învăţat că cutare sau cutare situaţie în care atmosfera îl pune, fie că nu merită a-i da o importanţă prea mare, fie că nu trebuie să se emoţioneze de ea. Pentru cei din afara «magistralului meşteşug», cari nu ar înţelege importanţa acestui factor moral, psihologic, adaog aci că în această meserie a aripilor există atâtea imponderabile şi care au o importanţă atât de mare, încât necunoaşterea şi cu atât mai mult nesocotirea lor, ar fi direct criminale. Definiţia acestor imponderabile — ca toate definiţiile şi, mai ales, a unor atari lucruri — ar fi grea, dar nu imposibilă. In orişice caz, ea ar eşi din tema ce desbatem aci. Dar sburătorii adevăraţi, cari au în circuitul făpturii lor aceste imponderabile, înţeleg cele ce vreau să spun. Ei le «simt». Sunt unele lucruri care nu se vorbesc, nu se definesc, în aviaţie, pentrucă uneori este foarte greu a le defini, precum am spus, iar cele mai adese ori pentrucă nu e nevoe a le defini. Ele se «simt» de sburătorii complecţi. Iar pentru a le «simţi» nu este totdeauna suficient numai posedarea unui brevet de pilot, oricare ar fi el şi nici chiar ajungerea la notorietate. Mai este nevoe de ceva în plus, el însuşi un imponderabil, un nimica toată, dar infinit în timp şi spaţiu: o picătură de suflet.

Toate dificultăţile înşiruite în a-b-c şi d de mai sus, sunt datorite poziţiei în avion a elevului faţă de profesor, poziţie care pune pe elev în imposibilitate de a înţelege pe profesor prin alte mijloace decât acela al simţului tactil, pipăitul dublei-comenzi, simţul cel mai sgârcit dintre cele 5 simţuri ale omului. Dacă este aşa, atunci de ce s'au făcut avioane de şcoală cu locurile unul după altul — în tandem — în loc să fie unul lângă altul, de exemplu?

De, ştiu eu? Să spunem că cei ce ar trebui să gândească la asemenea chestiuni se mulţumesc unii numai cu bucuriile fizice, alţii cu cele spirituale şi nu mai voesc a cerceta străfundurile aviaţiei. Ori poate că, reţinuţi şi preocupaţi cu alegerea materialului de război, a cărui prea rapidă evoluţie a surprins suflarea sburătorească, nu au mai avut timpul de a mai gândi şi la chestiunea materialului scolastic, amânând-o pentru mai târziu. Să spunem, în fine, ori ce am voi, dar să acceptăm realitatea şi să constatăm numai că s'a adoptat cutare sau cutare tip de avion nu pentrucă el ar fi corespuns unor condiţii minime pe care trebuesc a le îndeplini un avion special de şcoală, ci pentrucă «el a fost adoptat şi în ţara cutare». Iar din acele condiţii minime ale unui avion de şcoală, ele au îndeplinit doar una: posedarea unei duble-comenzi. Cercetătorul care s'ar ocupa cu analizarea criteriilor specifice a avioanelor de şcoală din ultimele două decenii, se va îngrozi de lipsa unei idei directive care să poată fi urmărită în acea diversitate de avioane. Muzeul naţional al tipurilor de avioane rezervă un capitol special — şi poate cel mai interesant — pentru materialul volant scolastic. Realitatea este că avioanele acelea cu dublă-comandă nu erau avioane concepute special pentru şcoală, ci erau numai avioane de turism prevăzute cu această dublă-comandă, pentru cazul când unul obosea şi celălalt dela bord trebuia să continue a pilota. In cursa după performanţă, care a stăpânit şi, din nefericire, continuă şi azi a stăpâni pe constructorii de avioane — (criminal pentru cazul avionului de şcoală în care performanţa de viteză, adică randamentul propriu zis în concepţia tehnică a cuvântului, n'are ce căuta) — aceştia nu au năzuit la altceva decât la satisfacerea unei ambiţii, a unui orgoliu personal de tehnicieni, adică la realizarea unui aparat cu care, pentru un anumit tip de motor, să obţină maximum de viteză. Şi cum, maximul acesta de viteză se obţine prin reducerea la minimum a rezistenţelor pasive de pe avion, s'a preferat — desigur — a se construi un fuselaj îngust, cu penetraţie mare, înaintea unui fuselaj larg, îndoit de larg, în care profesorul să poată sta alături de elev.

Acestea sunt împrejurările create de constructori, din făgaşul cărora nicio voinţă şi nici o competenţă de conducere şi gândire nu i-a scos până acum.

* * *

Da, avionul cu locurile unul lângă altul, «cote-à-cote» cum se zice la francezi, «side-by-side» cum se zice la englezi, este corectivul criticilor de mai sus. Să analizăm cazul în amănunt:

Aparatul este decolat de instructor. De cum ajunge la înălţimea de 4—5 m., instructorul ia mâna după comandă şi la conducere rămâne numai elevul. Dintru început deci, elevul se învaţă a purta sarcina, greaua sarcină a responsabilităţii, care-l va urmări şi de care nu se va despărţi până la sfârşitul carierei sale de sburător. De la această înălţime în sus, elevul este condus de instructor numai prin semne făcute cu mâna, fără a atinge dubla-comandă. El trage mâna sa dreaptă către corp, dacă voeşte a continua urcarea; sau îi face un semn de orizontalitate, dacă doreşte să rămână în palier. Dacă

BIBLIOTECA UNIVERSITARĂ TIMIŞ P.43.209-D

avionul este înclinat pe stânga, instructorul îi face semn cu mâna spre dreapta, pentru redresarea avionului şi îi arată, în acelaş timp şi momentul în care manevra de redresare trebue să înceteze, pantruca avionul să nu treacă dincolo de orizontalitatea laterală. Cu un cuvânt, direct prin vedere, simţul cel mai puternic şi mai generos dintre simţurile omului, putem să lămurim pe elev nu numai despre rostul mişcărilor ce are de desăvârşit în aer (ele fuseseră degrosisate în proporţie de 70—80% la sol, am văzut în precedentul articol), ci şi despre anumite subtilităţi imposibile de realizat la avionul cu locurile în tandem.

Vecinătatea elevului de profesor, dă acestuia din urmă posibilitatea controlului pentru neînţepenirea celui dintâi, fie prin punerea mânei lui pe muşchii bratului vecin, spre a constata înţepenirea, fie printr'un semn convenţional pe care instructorul îl face cu mâna, fie, în fine, prin strigarea în urechea elevului: «lasă-te moale, nu te înţepeni». Pentru cunoscătorii făpturii omeneşti, reamintesc că toate contractările fizice îşi găsesc cheia sau centrul în fălcile elevului, pe care le strânge cu putere. In clipa în care gura este larg deschisă, toată făptura elevului se relaxează, se descleştează şi creerul său, el însuşi blocat, contractat, redevine receptiv. Mintea noastră înţelege atunci mai uşor. Această chestiune a înţepenirii pe manşă şi palonier şi repercursiunile sale asupra receptivităţii creerului este atât de importantă, încât nu găsesc suficiente cuvinte pentru a o recomanda atenţiei celor ce au marea onoare şi greaua sarcină de a forma piloţi.

In fine, în cazul unui gol de aer mai accentuat, ori a unei seuturături de vânt mai puternice, elevul se va speria şi aci întâia oară — ca şi la tandem — şi va lua mâinile după comenzile aparatului. In mod instinctiv, în aceeaşi clipă, elevul se va uita în figura pilotului. Acesta va fi găsit calm, liniştit, fără nicio îngrijorare, ba chiar surâzător. Elevul se va ruşina de spaima sa: «să-mi fie ruşine obrazului, m'am speriat ca prostul»... îşi va zice el şi va fi fost ultima dată când se va fi speriat de lucruri similare. Calmul din figura instructorului, liniştea făpturii sale întregi, constatate prin acel generos simţ al vederii, va avea repercursiuni capitale care-l vor urmări în carieră şi care nu se pot descrie complect prin vorbe. Ele se »simt« de către cei obişnuiţi cu limba păsărească. Gândiţivă adânc la diferenţa fantastică ce apare între o lecţie de aterisare pe un tandem şi una pe un côte-à-côte. Nu un singur simţ este acolo care vine în ajutorul profesorului — acela al pipăitului — ci două şi printre acestea şi acela puternic, integral, al văzului.

* * *

Cele mai sus expuse cu privire la avantagiile côte-à-côte-ului faţă de tandem, sunt ele numai speculaţii teoretice eşite din gândirea unui om, ori fost-au ele aplicate în practică undeva, cândva? Şi răspunsul este categoric: da, acest tip de avion de şcoală a fost construit şi folosit în Anglia, în diferite centre de aviaţie, militare şi civile şi, în plus, a fost folosit şi în ţară la noi. In Anglia şi la noi, tipul acesta de avion împreună cu alte tipuri de avioane de antrenament şi militare, au fost realizate de un inginer român, una din mândriile tehnicei aeronautice a lumii, inginerul *Henri Coandă*, precursorul a cărui nume este citat de toate tratatele de aerodinamică, acela care, primul, a reuşit a fotografia remous-urile produse înapoia diferitelor profile de aripi ori piese în mişcare, fostul director tehnic timp de ani îndelungaţi, a marilor uzine engleze «Bristol Company» din Anglia (Filton, Bristol).

Aparatele de şcoală, antrenament şi militare «Bristol—Coandă» au format, într'o anumită măsură, în 1913—16, dotaţiunea aviaţiei noastre. Pe avioanele de şcoală de acest tip, am avut personal onoarea de a forma mai multe serii de piloţi, printre cari citez aci nume cunoscute: generalul av. *Atanasie Enescu* (decedat acum câţiva ani), comandorul *Sever Pleniceanu*, comandorul *Scarlat Ştefănescu*, căpitanul *Bucă Alexandrescu*, mecanicul *Vasile Ionescu*, plotonierul *Alexandrescu-Ţiganul*, etc... pentru a nu cita decât pe cei mai vechi, vreau să zic pe primii dintre elevii-piloţi formaţi pe acest tip de avion de şcoală.

Şi acum, partea cea mai importantă şi importantă până la senzaţional: numărul şedinţelor de dublă-comandă până la lăsarea elevului să sboare singur, a fost cel mult—şi aceasta în mod excepţional, de 20 (un singur caz), media în jurul a 15 şedinţe, iar cei excepţional dotaţi, ca Severică Pleniceanu şi Scarlat Ştefănescu, au plecat după 10 şi 12 şedinţe de dublă-comandă. Şi pentru a nu fi discuţie asupra înţelesului ce dau expresiei «o lecţie în dublă-comandă», mă grăbesc a adăoga că durata acestei lecţii era de numai un tur, maximum două tururi de pistă, mai precis tururi a câmpului Cotroceni, acela folosit azi de arsenalul aeronauticei.

Ceea ce a fost posibil atunci, în epoca aceea atât de îndepărtată, la începuturile aviaţiei lumii, va fi încă mai posibil acum. Urmând regulile cele mai simple ale evoluţiei, progresul se im-

pune. Aceste reguli, în domeniul sborului, nu admit statul pe loc. Aci statul pe loc este regres. Cum atunci, între timp, am trecut dela 10—20 şedinţe de dublă-comandă la 200 şi chiar peste acest număr?

Oamenii de bună voinţă şi sinceri iubitori ai aeronauticei, departe de a se ofusca de cele ce, fatalmente, vor reeşi din comparaţia celor două metode, vor folosi prilejul pentru a studia chestiunea, a o comenta, a o desbate şi, la momentul oportun, a aplica celé ce se pot aplica, pentru atingerea scopului urmărit de ideea desbătută: *pentru ca aviaţia să poată pătrunde în massa mare fără ca Statul să aibă a face sacrificii, să se găsească o formulă de învăţământ, cât mai necostisitoare, spre a fi la îndemână chiar a pungilor celor mai modeste.*

Intru această idee, semnatarul acestor rânduri şi-a adus contribuţia sa.

Comandor-aviator **Andrei Popovici**

Un pilot ne povesteşte...

Teodor Negulici

Fiu al Bucureştilor. Şi al A. R. P. A.-ei, care îl brevetează pilot în 1936.

În 1939, după ce obţinuse şi brevetul militar, este chemat a se alinia foştilor săi monitori civili de sbor.

Instructor cu reale însuşiri pedagogice şi frumoase calităţi de sburător, rămâne la A. R. P. A. patru ani.

Formează aproximativ 100 de piloţi în cadrul şcolilor acestei asociaţii. (Mihai Basarab Brâncoveanu i-a fost elev).

Toate avioanele de şcoală-turism îi sunt familiare. Adună la bordul lor aproape 2000 ore de sbor.

Pentru temperamentul său — şi când cei mai mulţi dintre foştii săi elevi au devenit temerari soldaţi ai cerului românesc, — acelaş şi acelaş lucru pe aerodroamele de şcoală a devenit chinuitor.

În Aprilie 1943, cere şi este primit voluntar în şcoala de piloţi pentru avioane „Stuka" de bombardament în picaj, pentru ca, după o lună, în Mai, să plece pe front cu faimosul grup de bombardament de sub comanda lt. c-dorului Francisc Galeno.

Pilot la „Stuka", are totuşi prilejul să doboare în luptă aeriană un puternic avion de vânătoare rusesc, un Jak-7, în Noembrie 1943, — victorie ce i-a fost omologată.

250 ore de sbor cu aceste teribile instrumente de distrugere. Aceasta însemnează misiuni peste misiuni. Este distins, printre altele, cu „Virtutea Militară".

În Decembrie trecut, în Crimeea, la a 105-a misiune, e rănit şi evacuat în ţară.

L-am întâlnit zilele trecute şi i-am cerut să ne povestească o acţiune de bombardament cu „Stuka". Iat-o:

Crimeea — 8 Decembrie 1943. Voi ţine minte data aceasta toată viaţa, pentrucă, de două ori, moartea a trecut pe lângă mine şi, în ambele cazuri, i-am dat cu tifla.

Decolasem dela D..... — un grup român şi altul german de *Stukas*-uri — vreo patruzeci aparate la număr. Misiunea era bombardarea unui dig-pod rusesc la Est de Perekop în regiunea Tschongar. Aveam 40 minute de sbor până la obiectiv, unde întreg lotul trebuia să fie agăţat la 4500 metri spre a-şi asigura plafonul necesar picajului.

Am găsit obiectivul acoperit. In formaţie, plafonul a fost spart, toată lumea gândind că la 2000—2500 metri vom avea clar. Dar, socoteala nu s'a potrivit cu ceea ce trebuia să întâlnim noi: la 500 metri eram înghiţiţi tot de nori.

Astfel stând lucrurile, în raza obiectivului n'au mai rămas decât cinci avioane româneşti, — sub comanda locotenentului **Tudor Andrei**, purtător al cruciuliţei albastre şi pelerinei albe, mândre distincţii naţionale ale eroilor între eroi, — şi cele patru *Messerschmitt*-uri *109 G* de vânătoare, care ne însoţiseră, pentru protecţie, dela decolare. Acestea erau pilotate de croaţi.

Ne angajasem spre obiectiv, când, în jurul nostru deasupra şi dedesubt, a apărut vânătoarea inamică, care ne interceptase: peste zece avioane de tipul american *Atra-*

Continuare în pagina 14

Numai trei ani au trecut...

S'au împlinit trei ani de când căpitanul aviator **Pufy Popescu** a căzut, amestecându-se în ţărână cu aripile avionului său, sdrobite într'o ciocnire în aer.

Ce a fost Pufy Popescu şi ce a însemnat el în lumea aripilor româneşti?

Numele său evocă figura unui erou popular, iar, pentru cine l-a preţuit, amintirea sa provoacă tresăriri dureroase! Nu a fost un pilot care să se hlizească în faţa răsfăţului popular;

Pufy Popescu

mai curând, se putea asemăna — dacă poate fi îngăduit — cu seriozitatea cumintelui Max Manolescu, în arta sborului şi cu nevinovăţia unui copil, în manifestările firii sale.

Şi, aceşti trei ani grei au aşternut, se pare, un gros strat de praf al uitării... căci, rari sunt preţuitorii de pe vremuri ce-şi mai amintesc de Pufy...

N'am putea închina memoriei acestui sburător, care a fost un virtuos al arcuirii în văzduhuri, omagiu mai potrivit, decât fragmentul însemnărilor fulgurate de sentimentele încercate atunci, în Decembrie 1940, la căderea sa. Iată-le:

Sunt oameni a căror personalitate se conturează cu o putere de creaţie, în zona lor de activitate, care depăşeşte contigenţele obişnuite; luptători neînfricaţi, în faţa lor, obstacolele nu produc decât minunate prilejuri de nebănuită bucurie a luptei; efortul lor e zâmbet, iar moartea o primesc ca pe o deslegare.

Cine a cunoscut pe **campionul naţional de acrobaţie aeriană,** *nu-i va putea uita faţa luminată de un permanent şi senin surâs. Care dintre camarazi şi prieteni ar putea socoti pe acest erou al aripilor româneşti, cu fiinţa lui plină de vitalitate, dar domolită de o nespusă blândeţe şi modestie, dus dintre cei vii, în urma unui astfel de accident? Cine ar putea crede aceasta, de vreme ce pentru* **căpitanul Dumitru Popescu - Pufy** *nu mai putea exista secret al sborului?...*

Eseior la I.A.R. şi Centrul de Experienţe, Pufy trecuse prin mâna lui sute de avioane de toate tipurile şi toate vitezele. Şef de şcoală de pilotaj, la C.F.R. — Bucureşti şi la Aeroclubul Braşov, a promovat piloţi, cari fac cinste aviaţiei particulare. Campion naţional de acrobaţie aeriană, Pufy a purtat cu mândră demnitate — isvorită numai din adâncurile caracterului său — culorile naţionale, alături de cei mai emeriţi acrobaţi aerieni europeni, iar în ţară a fost mereu în frunte.

Dar ceea ce deosebea pe acest pilot de rasă, era omenia în raporturile cu oamenii şi cavalerismul în întreceri, faţă de adversari. Aceste calităţi le încorona o tenace inimoşenie în faptă, de cea mai autentică fire românească. Un rob al datoriei, al misiunei sale, uita de sine, fiind totdeauna prezent la lucru cu o vioiciune uimitoare. Poate acesta era secretul succesului său: abandonul în munca misiunii de sburător. Pufy Popescu trăia aviaţia nu cu pompă sgomotoasă, ci cu vibrarea întregii sale fiinţe, în serviciul ei.

Şi, totuşi, acest cavaler al modestiei în întâlnirile cu oamenii şi al îndrăsnelii cu maşina în faţa imensităţii cerului, a murit!...

Ca şi adâncurile mărilor, avântarea în înaltul eter pretinde jertfe. Iar jertfa cere uneori pe cei mai buni.

Pufy Popescu va rămâne pentru sburătorii aviaţiei române o luminoasă figură de perseverenţă, de isbândă şi de bună cuviinţă..

Ioan Veliciu

Arma bacteriologică

După cum scriam, cu altă ocazie, etica modernă a schimbat mentalitatea oamenilor; războiul actual nu se mai conduce de legile vechi, care puneau oarecare stavilă în orientarea şi executarea lui. Acele legi respectau dispoziţiile dreptului gînţilor şi, reuşeau, foarte adesea, să se onoreze convenţiile şi acordurile, cu caracter general, umanitar.

Astăzi se pare, că cele mai de multe ori angajamentele şi afirmaţiile solemne sunt făcute tocmai spre a se camufla adevăratele intenţii ale beligeranţilor, care n'au în vedere decât interese egoiste şi momentane. Ce a fost rău eri este bun şi onorabil astăzi. Scopul scuză orice mijloc şi orice călcare flagrantă a logicii şi a dreptăţii.

Ne găsim în plin paradox şi într'un angrenaj de fapte şi idei, fără nicio bază sau eşire logică; ne putem gândi la orice enormitate, la orice surpriză.

Intr'un articol anterior, aminteam de eventualitatea unor agresiuni toxice, unui război chimic, în ciuda anatemelor şi prohibiţiilor declarate şi formal admise.

Fiind vorba de un război de exterminare, nu este exclus ca beligeranţii să recurgă şi la alte mijloace de atac, mai infernale, mai diabolice; nu este exclus să ne pomenim într'o bună zi cu atacuri microbiene, *cu răspândiri de boli molipsitoare, mai mult sau mai puţin grave.*

Unii din specialişti pretind, că un *război bacteriologic este posibil* dar mai greu de realizat, greu aplicabil.

Alţii, din contra, declară că un atare război este imposibil, constitue o adevărată utopie. Chiar regretatul nostru profesor dr. I. Cantacuzino făcea parte din grupul adversarilor, al acelora cari nu luau în serios posibilitatea agresiunilor cu microbi, la comandă, cari nu credeau în posibilitatea creării *epidemiilor artificiale.* Pentru ei, asemenea epidemii n'ar putea prinde loc, din pricina multor împrejurări neprielnice întinderii şi accentuării molipsirii. Tehnica şi mijloacele omeneşti, cu toată ingeniositatea şi perfecţiunea lor, n'ar putea sau, mai bine zis, nu pot crea, «la comandă» condiţiuni *favorabile* desvoltării unor focare epidemice, cu mare rază de acţiune. Şi chiar în cazul unor declanşări de mici focare, măsurile igienice şi bacteriologice, prin vaccinuri, seruri şi profilaxii speciale, vor fi în stare să oprească, să limiteze şi chiar să nimicească ivirea şi împrăştierea bolilor contagioase. Oricare ar fi autoritatea ştiinţifică şi prestigiul acestor «negativişti», nu putem trece cu vederea părerile şi temerile unor celebrităţi mondiale, ca *Vincent, Romieu, Levin, Astuto, Zlagoturov, Velu*[1]) etc... Această nouă pleiadă de savanţi şi tehnicieni desăvârşiţi, cari au cuvânt şi greutate, în ţările lor, se arată temători şi convinşi de posibilitatea întrebuinţării armei bacteriologice.

După generalul dr. Romieu, *starea civilă oficială a armei microbiene,* adică recunoaşterea ei formală, ca armă posibilă de atac, datează din 1924, când delegaţii oficiali ai 30 de state au luat-o în consideraţie şi au discutat-o cu toată seriozitatea la Geneva. Din cele 30 ţări, ai căror delegaţi au declarat-o ca armă odioasă şi nedemnă de o conştiinţă omenească, numai 8 au ratificat anatemizarea şi împiedicarea ei; restul de 22, în frunte cu ţările cele mai puternice şi mai civilizate, nu s'au grăbit a o blama şi interzice; din contra, unele din ele, la o conferinţă de dezarmare, din 1932, au declarat că aceasta armă, a microbilor, este într'adevăr diabolică, dar nu poate fi împedicată; în protocolul încheiat, în urma discuţiilor, s'a admis intercalarea... «il est difficile ou impossible d'interdire la préparation et l'emploi effectif de la guerre chimique ou bactériologique»....

In legătură cu această armă, oameni politici, de mare autoritate, cari au încă cuvânt în conducerea actualului război, au declarat în repetate rânduri, că ţările nu pot renunţa la noile forme şi metode ale războiului, oricari ar fi criticile şi suferinţele.

Faţă de asemenea păreri şi perspective, este timpul a ne gândi şi la eventualitatea unor agresiuni microbiene *voite.* Nu cred deplasate câteva rânduri asupra lor, mai ales că propunerile, în legătură cu măsurile de aparare, sunt bine venite, judicioase şi în concordanţă cu

1. *Medicul general francez Vincent,* profesor la College de France, faimosul inventator al vaccinărilor antiholerice şi antitifice.

Medicul general Romieu, inspector general şi director al şcolilor sanitare militare.

Levin, celebru toxicolog german.

Girolamo Astuto, colaborator special al revistei L'igiene moderno.

Zlagoturov, bacteriolog rus, creatorul centrelor de studii în vederea aplicării armei microbiene.

obișnuitele măsuri profilactice și igienice, impuse și executate de serviciile noastre sanitare oficiale.

* * *

Prin *arma microbiană* sau *bacteriologică* se înțelege totalitatea modalităților de *împrăștiere a agenților patogeni* — microbi sau paraziți animali și vegetali — pentru a produce intenționat:

— epidemii sau epizotii[1]),

— distrugeri de recolte,

— îngreunerea sau paralizarea operațiilor de alimentare, de hrană, în unele regiuni,

— împedicarea sau șicanarea operațiilor de mobilizare, deplasărilor de trupe,

— dezorganizarea sau împedicarea bunei funcționări a aparatului administrativ,

— demoralizarea populației.

Bolile sau epidemiile, cari pot fi răspândite intenționat sunt multe; unele sunt mai periculoase și mai ușor de răspândit, fie la oameni, fie la animale, fie comune la oameni și animale. Din ele vom aminti:

la *oameni:* ciuma, holera, dizenteria, febra tifoidă, tifusul exantematic în primul rând și gripa, unele infecții meningoencefalice, eruptive, batulism, tularemia, în al doilea rând;

la *animale:* pesta bovină, febra aftoasă, pesta porcină etc.;

comune la oameni și animale: morva, dalacul, tetanos, febra aftoasă, bruceloza, psitacoza etc.

Mijloacele de răspândire pot fi multe. Bolile hidrice, ca holera, dizenteria, febra tifoidă, se transmit ușor prin apa infectată, din puțuri, isvoare, rezervoare, de agenți plătiți sau parașutiști.

Boli ca ciuma se transmit prin guzgani infectați și împrăștiați în tranșee, adăposturi, centre aglomerate, tot prin agenți, parașutiști sau lădițe asvârlite cu parașute speciale. Guzganii la rândul lor sunt infectați și infestați în anume mod prin pureci, cari sunt *adevărații agenți transmițători* de virus pestos, adică de microbii bolii.

Boli ca tifus exantematic, paludism, sunt transmise unele prin păduchi, altele prin țânțari infectați și împrăștiați în diverse condițiuni, fie direct fie indirect prin oameni purtători de paraziți.

Multe boli se pot transmite prin alimente, (dalac, batulism), prin pasări (psitacoza), prin verdețuri, cărnuri, sau furaje (dalac) și prin oameni sau animale bolnave, dar mai ales *purtători* de microbi — fără să fie cu adevărat bolnavi. În 1913 am avut peste 10.000 cazuri de holeră în populația civilă, din pricina unor oameni demobilizați, sosiți din regiuni contaminate din Bulgaria. Cu toate că acești oameni, la sosirea lor, în localitățile lor natale se prezentau sănătoși, erau în realitate purtători de microbi holerici. Prin mâinile și dejecțiunile, pline de microbi, au infectat sursele de apă și au transmis, fără știrea lor, boala la rude și localnici. De sigur, că într'un eventual război microbian, unul din mijloacele, de răspândire a multor boli contagioase, va fi acela al *purtătorilor de microbi*, al oamenilor infectați intenționat în anume condițiuni, și apoi trimiși în regiuni ocupate de adversari, pentru a deveni agenți transmițători de molimi.

Nu este exclus ca în *prada* de război, inamicul respins să binevoiască să lase conserve alimentare infectate cu batulism, tularemie, dalac etc. Ne aducem aminte de serioasa epidemie de *dalac intestinal* ivit într'un regiment de artilerie, la Constanța, acum 8—10 ani. Soldații acestui regiment au consumat vreo 2 zile cârnați și conserve făcute din carnea provenită de la niște vite bolnave de dalac. La început s'a crezut că avem de a face cu holeră, apoi cu febra tifoidă și numai după analize bacteriologice serioase s'a precizat diagnosticul. Oricum, boala a făcut numeroase victime, din care unele au și murit; câtva timp molima a pricinuit o serie de măsuri profilactice și izolări, cu mari perturbații în buna funcționare a serviciului. Ne dăm seama ce s'ar întâmpla când ar apare mai multe feoze de asemenea natură, în lumea militară și civilă.

Specialiști de seamă se tem la posibilitatea intoxicațiilor alimentare prin conserve, de carne, legume, fructe, carne sărată, brânzeturi, creme, vânaturi, intenționat infectate și anume depozitate și împrăștiate; în seria intoxicațiilor mai puțin cunoscute se citează botulismul, salmoneloza, tularemia. Unele din ele se pot transmite cu carne conservată (pește sărat) chiar bine fiartă, deoarece căldura, chiar ridicată și prelungită, nu este în stare a distruge otrăvurile lăsate de microbi. Botulismul produce îmbolnăviri grave cu paralizii generalizate. Salmoneloza produce intoxicații alimentare asemănătoare dizenteriei și holerei.

Tularemia, care poate fi transmisă prin animale de vânat sau chiar prin insecte (muște, ploșnițe) dă naștere la fenomene grave ulcerative, tifice sau chiar meningitice.

Unii autori se gândesc la împrăștierea din avioane a unor recipiente speciale cu culturi de

1. Epidemii sau boli contagioase la oameni, epizotii sau boli contagioase la animale.

microbi hipervirulenţi şi rezistenţi. Această modalitate a răspândirii boalelor prin aer, criticată şi respinsă de tehnicieni ca Bornand, poate fi totuşi aplicată pentru infecţiuni cu microbi rezistenţi, cu forme sporulate, ca tetanos, dalac, sau cu paraziţi (ciuperci sau mici insecte) de plante.

Ba unii specialişti, de valoarea unor celebrităţi ca Vincent, Romieu etc. înclină să creadă că este posibil ca în unele laboratorii bacteriologice să se fi parvenit a se descoperi agenţi patogeni noi, foarte virulenţi şi rezistenţi, în stare a produce afecţiuni grave, încă necunoscute, cu simptomatologie nestudiată, faţă de cari adversarii atinşi să rămână mult timp neapăraţi, din lipsă de măsuri sanitare şi terapautice bine precizate şi fixate.

Ca şi cu arma chimică, beligeranţii, cari vor aplica arma bacteriologică, nu vor urmări numai decât decimarea populaţiei adverse. Ei vor căuta, ca şi în orice atac nerdmis de practica şi onoarea militară, *demoralizarea*, *perturbări* şi *piedici* în funcţionarea angrenajului administrativ civil şi militar.

Prin îmbolnăviri, ca ciumă, holeră, etc, se vor crea *focare epidemice*, relativ mici şi trecătoare, la început cu un oarecare procent de morbiditate şi mortalitate. Desigur că, prin măsuri profilactice rapide şi energice, adversarul atacat va fi în stare să circumscrie şi să neutralizeze focarele, dar după o serie de mari nemulţumiri, şicane şi greutăţi.

Prin creare de focare, chiar neînsemnate, pentru sănătatea generală, se vor ivi destule motive de enervare şi demoralizare pe lângă greutăţile ivite din însăşi executarea măsurilor sanitare adecuate (izolări, opriri de circulaţie, carantine, vaccinări în masă, piedici în unele deplasări de trupe, etc).

Ivirea unor cazuri de morvă printre caii trupelor de cavalerie, va pricinui — pentru câtva timp — multe neajunsuri şi piedici în îndeplinirea misiunilor.

Prin creare de epizotii, ca pesta bovină, pesta porcină, holera pasărilor, dalac generalizat printre vite, se va da naştere la imense greutăţi în operaţiile de aprovizionare, oprindu-se sau nimicindu-se multe isvoare de hrană, până la complecta cunoaştere, izolare şi nimicire a focarelor epizotice.

După cunoscutul specialist Velu, veterinar inspector general, în materie alimentară se va încerca suprapunerea mai multor feluri de toxiinfecţiuni. După el, în cazuri de epizotii de pestă bovină provocate, autorităţile vor recomonda câtva timp alimentaţia cu conserve; din nenorocire, mai multe din aceste conserve vor putea fi infectate cu virusul tularemic (culturi de bacil tularense) şi astfel va apărea încă o boală gravă, care nu va putea fi cunoscută decât cu examene bacteriologice amănunţite, săvârşite de specialişti consumaţi. În asemenea cazuri se va produce o serie de greutăţi în alimentaţie şi mai ales o nesiguranţă generală în operaţiile de aprovizionare.

Mintea omenească, pusă în slujba răului va născoci şi alte modalităţi de îmbolnăviri de *febră aftoasă*, de *holera pasărilor*, etc., care vor produce pagube imense în depozitele şi mijloacele alimentare, până când serviciile sanitare şi veterinare se vor mobiliza şi pune în situaţia de a face faţă multiplelor cerinţi de moment (creări de centre de depistare, concentrări de laboratorii, furnizări de sero-vaccinuri, izolări, carantine etc).

Dar Ahriman, zeul distrugerii, nemulţumit şi dornic a vedea mizeria cât mai întinsă, va băga în capul oamenilor, iscoditori în rele, gândul de a se lega şi de plante. În acest sens în unele laboratorii se studiază recoltarea unor paraziţi animali (mici insecte) şi vegetali (ciuperci, mucegaiuri, etc), cari răspândite prin ogoare sau păduri vor pricinui dezastre şi distrugeri masive.

Desigur că cele mai multe din *epidemii şi epizotii provocate* vor avea caractere, de virulenţă, mai mică de cât acele *naturale*, întâmplătoare, unde intervin atâtea condiţiuni înlesnitoare, de temperatură, umezeală, ionizare atmosferică, ambianţe încă necunoscute. Ori cum ar fi focarele provocate, ele vor fi în măsură a aduce pagube mari, şicane, piedici în angrenajul administrativ şi mai ales nesiguranţă şi demoralizare.

Totuşi faţă de această *armă hipermodèrnă*, nu trebue să avem o prea mare frică.

Ea ar fi fost cu mult mai gravă în războiul trecut, când lumea nu era încă pregătită. Astăzi adversarii îi cunosc şi avantajele şi dezavantajele; mijloacele de atac, sunt după Vincent, indentice la toţi beligeranţii.

Mijloacele de apărare sunt destul de puternice, având în vedere posibilităţile pe care le pot avea ţările bine organizate. Cu suficiente laboratoare bacteriologice, cu institute de igienă şi profilaxie se poate face faţă tuturor încercărilor inamice.

Cu mijloace ştiinţifice, puse la punct şi cu un corp medical şi veterinar numeros şi bine pregătit putem eşi din orice impas, cu perderi şi greutăţi relativ mici.

Frica de arma bateriologică, justificată şi ne-

cesară, trebue să ne împingă, nu la o demoralizare şi panică «inhibitoare, dar la o sforţare în vedere unei organizări desăvârşite şi unei dotări bogate a serviciului sanitar şi veterinar.

In acest sens, se impune creare de laboratorii fixe şi mobile, cu împrăştierea lor în toate unghiurile ţării, In plus trebuesc luate măsuri ca şi populaţie civilă să fie *poli vaccinată*, după metodele fericite aplicate, cu atâta succes în armată.

Ş-apoi nu trebue să credem la o generalizare prea mare în aplicarea acestei arme, cu 2 tăiuşuri; beligeranţii care vor avea intenţia să o întrebuinţeze, o vor mânui cu prudenţă şi sgârcenie, de oare ce multe dinefectele ei pot avea consecinţi rele chiar pentru provocatori; multe din focarele epidemice deslănţuite în teritorile adeversarilor se pot abate asupra agresorilor. După marii specialişti dispuşi a crede că raţiunea încă rămâne un factor determinant în actele omeneşti, arma bacteriologică este o sperietoare necesară, care va sili autorităţile să nu neglijeze latura sanitară, cu întreaga sa aparatura profilactică, laboratorii, institute de sero-vaccinuri şi echipe de profilaxie.

Medic general dr. **I. Bălănescu**

Un pilot ne povesteşte...

(Urmare din pagina 9)

cobra. Fiind aproape de ţintă, micul nostru grup a insistat, târînd după el opt din vânătorii inamici, ceilalţi, ocupându-se de protectorii noştri croaţi. Ca şi cum vânătoarea duşmană nu ar fi fost deajuns, un îndrăcit a. c. a. s'a deslănţuit în calea noastră.

In acest infern, după ce asigurasem alimentarea cu benzină a rezervoarelor centrale, îmi pregătiam elementele de ochire pentru declanşarea bombelor. Eram gata să trimit cele 1000 kgr. de bombe de sub planuri şi fuselaj asupra podului rusesc, deşi fusesem prins, din flancuri şi dinspre spate, în tirul puternic a trei vânători ruşi. Probabil, radiotelegrafistul meu de bord, **Ion Marşolescu**, i-a primit cum trebuia. Dar, nu mai puteam să mă gândesc la asta, căci locotenentul Tudor Andrei, plasat în stânga şi în faţa mea, era atacat lateral în acest moment, de un alt *Airacobra*. Am prins rusul în grilă şi am tras. Sesizat de rafalele mele, acesta a degajat în nori, renunţând la atac.

Nu mai eram bombardieri, căci lucrurile se petreceau prea repede pe sus...

Intr'adevăr, îmi eliberam camaradul, când, spărgând plafonul şi trăgând cu toate armele de bord, un alt rus apăru în faţa mea. Fu groaznic, căci loviturile sale merseră în plin şi nu primiră nici-o replică. Dar norocul meu fantastic avea şi el un cuvânt de spus. Spun aceasta, deoarece un proectil din cele care îmi ciuruiau aparatul sparse parbrisul şi explodă în stânga, la un deget de capul meu. Fusesem, — cum am ştiut mai târziu, — numai uşor rănit, deşi explozia acestui proiectil pulverizase, pur şi simplu, tot bordul. Cum am scăpat, Doamne?...

M'am angajat. Nu mai vedeam. Sângele îmi inundase faţa. Coechipierul meu, prin intercomunicaţie, îmi strigă că este rănit la cap şi că nu mai vede nimic. Nu ştia, nu-i spusesem că eram amândoi în aceiaşi tragică situaţie: orbi, în plină angajare şi în imposibilitate de a ne salva cu paraşutele dela înălţimea mică la care ne aflam. Eram disperat că nu i puteam recomanda să se salveze şi că îl duceam cu ştiinţă spre moarte...

Spre moarte? Nu! Căci, pentru a doua oară, norocul, orb şi el, a fost de partea noastră. Aparatul şi noi fusesem loviţi peste Marea Putredă, Faules Meer, cum îi spun germanii, deci, urma să sfârşim în apă. Angajarea, însă a fost exact de 180°, terminând deasupra solului!! Mi-am dat seama ce se petrecuse, după ce lăsasem apa în urmă. Când mi-am revenit, sburam „la firul ierbii", nu distingeam decât foarte vag pământul, iar două *Airacobra* ne escortau, trăgând cu toate armele lor. Radiotelegrafistul, care după sfatul meu se ştersese la ochi, îşi revenise şi putea ţine la respect pe cei doi ruşi, spunându-mi în acelaş timp ce manevre trebuia să fac... Aruncasem bombele...

Adversarii, renunţând să ne mai vâneze, am bănuit că mergeam spre casă şi că trecusem în liniile noastre. M'am convins că aşa era, când un *Stuka* cu însemne româneşti, spărgând plafonul deasupra mea, sbura în aceiaşi direcţie cu mine.

Am ştiut, la aterizare, că acest bine-venit camarad nu fusese altul decât **Constantin Rosman**, instructor şi el la A. R. P. A. şi voluntar la grupul de *Stukas* uri româneşti, ca şi mine. Făcuse formaţie aproape, pentru a mă conduce, căci mă văzuse rău avariat. Aterizând imediat după mine, el a fost primul care a sărit să mă scoată din carlingă. Eram sfârşit...

Sborul fără motor

Pentru sborul de performanţă!

Cele mai remarcabile performanţe obţinute până în prezent cu planorul sunt:
56 ore de sbor fără întrerupere
6.838 m. urcare cu ajutorul curenţilor
750 km. sbor în linie dreaptă
602 km. sbor cu destinaţia stabilită
342 km. dus şi întors la punctul de plecare în acelaş sbor fără aterisare

Sborul de performanţă! Iată o problemă nevralgică şi deosebit de delicată, pentru sensibilitatea planoristului român. El ştie ce s'a realizat în alte ţări şi suferă prin inferioritatea care-i slăbeşte încrederea în forţele sale. Să fim noi mai prejos decât camarazii noştri de aiurea? Aceasta este întrebarea fără răspuns, care şi-o pune până la obsesie tânărul nostru planorist.

În alte ţări, sborul fără motor, prin diversitatea manifestării sale, a ridicat la rangul de «aşi» o serie de tineri modeşti şi necunoscuţi. De aceea, în aceste ţări sborul de performanţă se consideră punctul culminant atins de planorism în vederea obţinerii altor ţeluri şi verificarea valorii individuale a celor mai buni sburători, cu scopul ca un număr cât mai mare să ajungă la acelaş nivel de pregătire.

La noi, o concepţie care se cere revizuită, a făcut să nască credinţa, că sborul de performanţă trebue interpretat ca o dorinţă de afirmare personală, în scop de... reclamă. Astfel, ne mulţumim să ştim că sborul fără motor urmăreşte anumite ţeluri pe care le ajung sau depăşesc alţii, dar cari pe noi nu ne preocupă direct, întrucât grija de a forma brevete de categorii inferioare, nu ne dă răgazul pentru chestiuni... personale. Este simplă desigur, dar nu este concludentă numai o privire unilaterală asupra acestei mişcări, care nu se poate desfăşura în toată grandoarea ei, decât privind-o aşa cum este, adică în întregul ei ansamblu.

Ca mişcare aviatică, sborul fără motor intră la noi în al IX-lea an de existenţă. Am considerat că planorismul nu începe odată cu o nouă conducere, ci a început din momentul când s'au organizat primele două şcoli româneşti cu continuitate şi activitate din ce în ce mai prosperă. Este deci cazul, ca în afară de oarecari sboruri de durată şi înălţime, de o valoare des întâlnită cu 15 ani în urmă în istoricul sborului fără motor german, să promovăm în limitele posibilului, *o acţiune organizată pentru sborul de performanţă.*

O echipă selecţionată destinată sborului de performanţă.

Fără o organizare meticuloasă, cea mai frumoasă acţiune în aviaţie este sortită riscului. De aceea, propunerile ce le facem la acest capitol trebue să îndeplinească condiţiunea procentului de risc cât mai redus şi satisfacerea echităţii în ceea ce priveşte personalul ales.

Cu toată necesitatea resimţită a sborului de performanţă, recunoaştem că nu este oportun ca în plin război să se pornească o acţiune de mari proporţii în acest sens. Socotim astfel necesară pentru început, numai alcătuirea unei echipe reprezentative de 10—15 piloţi — care treptat şi cu timpul să fie extinsă pentru fiecare şcoală de sbor fără motor în parte — şi care să primească misiunea de a se antrena în vederea executării unor sboruri de performanţe.

Un regulament foarte strict care să insiste asupra programului şi disciplinei de sbor, asupra controlului în timpul liber, asupra ţinutei şi a spiritului de camaraderie, vor da nota de seriozitate necesară acestui început.

Spiritul de echitate însă, va trebui să stea la baza alegerii echipei reprezentative. Credem că ea ar trebui alcătuită din:

a) vechii planorişti cari şi-au câştigat merite netăgăduite în promovarea sborului fără motor;

b) o parte din vechii instructori merituoşi, cari ani de zile au format piloţi, sacrificându-şi în acest scop propriul lor antrenament;

c) o parte din cei mai dotaţi instructori sezonieri A. N. E. F.;

d) o parte din tinerii piloţi de planor merituoşi şi dotaţi.

Această echipă poate fi primenită fără măr-

rea efectivului şi fără ca instrucţia în şcoli să sufere, printr'un stagiu de câte 3 luni, pe care alţi piloţi şi instructori ce s'ar încadra în condiţiunile de mai sus, l-ar face în această echipă.

In Polonia se ajunsese la performanţe remarcabile în sborul fără motor, pentrucă Statul se ocupa direct de o serie de piloţi foarte dotaţi, punându-le la dispoziţie cele mai bune planoare, luând asupra sa orice grije a existenţei acestora şi necerându-le în schimb altceva, decât să sboare.

Echitatea în alegerea personalului în acest caz, este prea puţin spus. Cinstea de a face parte din echipa reprezentativă, ar trebui asemuită cu recompensa deosebită pe care o socotesc în Germania instructorii sezonieri — cam 80% din întregul efectiv — cari instruesc piloţii planorişti fără a primi în schimb, decât echipamentul, cazarea şi *dreptul de a sbura*.

Auziţi? Dreptul de a sbura! De ce este atât de preţuit acest drept? Tocmai pentru că în Germania există sborul de performanţă. Iar dacă benzina necesară automobilelor sau avioanelor care urmează să aducă înapoi planoarele ce parcurgeau sute de kilometri trebueşte economisită astăzi, atunci decernarea marei insigne a sborului fără motor de către N.S.F.K., este o inovaţie «statică» a sborului de distanţă, care cere ca probă de sbor câştigarea în acelaş sbor a înălţimei de 1000 m., de trei ori consecutiv. Incă o dovadă, că ţelurile sborului de performanţă sunt inepuizabile!

Planorul, accesoriile şi organizarea terestră.

Planorul de faza III-a sau de performanţă este aparatul care oferă planoristului încercat mijlocul să înfrunte curenţii nevăzuţi din atmosferă, plutind ore întregi cu o eleganţă desăvârşită, într'o continuă goană după curenţi cei buni, cari îi vor da cea mai mare înălţime.

Unui planor de performanţă i se cere cea mai mică viteză de înfundare la un raport de planare optim. Să-i fie posibil să se menţină într'o viteză foarte redusă în curenţii ascendenţi, iar în curenţii descendenţi să se poată deplasa cu viteza de drum cea mai mare, pierzând totuşi cât mai puţină înălţime. Coeficientul de rezistenţă cât mai ridicat, manevrabilitate şi vizibilitate cât mai bună, frâne aerodinamice şi în fine instrumentele de bord cele mai sensibile, sunt condiţiunile cari caracterizează un bun planor de performanţe. Desigur că aceste condiţiuni sunt satisfăcute în deosebi de către planoarele de construcţie specială, însă acestea ne sunt nouă greu accesibile.

Pentru dotarea noastră, este potrivit un planor de faza III-a de serie, care chiar dacă nu ar da performanţe ultra fine, va fi totuşi economic, mai uşor de reparat şi întreţinut, putându-se folosi totdeodată şi anumite organe ca piese de schimb, în cazul unor accidentări parţiale.

Nu trebue să uităm apoi că sborul de performanţă este la noi la început, iar un planor de serie ne poate oferi încă o vastă experienţă, ce se cere multiplicată în aceleaşi condiţiuni, cu un număr cât mai mare de piloţi.

Avem astăzi în ţară deja aduse o serie de aparate germane de performanţă de tipul *Weihe*, care dotează şi şcolile germane. De altă parte, s'a stabilit la noi principiul unificării tipurilor de planor. Se pune însă întrebarea, dacă vom rămâne consecvenţi acestui principiu în caz că vom mai comanda planoare de performanţă — după cum este vorba — sau vom mări parcul existent de planoare *Weihe*?

Şi într'un caz şi în celălalt, nu ne putem decât bucura pentru că odată achiziţionat un material bogat de performanţe, va fi dela sine înţeles că folosirea lui va trebui să devină în sfârşit o realitate.

Ar fi însă o eroare să se creadă că având planoare de faza III-a, s'a rezolvat şi problema sborului de performanţe. Să nu se uite că nu avem dube pentru transportul acestor planoare şi fără ele, orice transport — care nu s'ar putea face remorcat cu avionul — devine problematic, sau în tot cazul extrem de greu. Dacă ne-am închipui un planor de performanţă aterisat la cca. 200 km. de terenul de decolare, într'un loc impropriu remorcajului de avion, însă lângă o şosea, vom înţelege că singurul mijloc de a aduce nevătămat aparatul înapoi, va fi duba remorcată de un automobil, în care se vor monta ca într'un hangar rulant, toate organele sale.

Planoarelor de performanţă trebue să li se pună la dispoziţie apoi în proporţie de 1/4 cel puţin, automobilele necesare remorcării dubelor de transport.

Am insistat în special asupra dubelor şi automobilelor pentrucă nu le avem, însă organizarea sborului de performanţe mai implică încă: hangare, atelier de reparaţie, avioane remorchere, automosor, barografe, paraşute, etc., materiale şi instalaţii cari astăzi ne stau la dispoziţie.

De această organizare terestră depinde succesul sborului de performanţe. Planoare susceptibile sborului de performanţe am avut în ţară încă din anul 1936, însă ele nu şi-au putut îndeplini rostul tocmai din lipsa de mijloacelor auxiliare de care am vorbit mai sus.

Rolul ştiinţific al sborului de performanţă.

Prin sborul de performanţă se descoperă sursele energiilor naturale din atmosferă. Cunoaşterea acestor energii este de un real folos aviaţiei. Astfel, dacă cunoaşterea izvoarelor locale ascendente sau descendente din jurul unui aerodrom este deosebit de importantă, nu mai puţin lipsită de interes este extinderea acestor cunoştinţe la un mare număr de puncte depe harta aeronautică. Desigur că în această privinţă trebue lucrat cu Institutul Meteorologic Central, ale cărui preţioase date culese în decursul timpului, se vor putea complecta cu altele noui, oferite în mod practic cu ajutorul planorului de performanţă.

In această ordine de idei va fi necesar ca echipa reprezentativă a piloţilor planorişti, să fie însoţită de un post mobil pentru observaţiuni meteorologice, dotat cu aparatele cele mai moderne şi mai cu seamă, deservit de un pasionat al cunoaşterii atmosferii.

In general, performanţele în sborul fără motor se fac pentru durată, înălţime şi distanţă. Sborurile de durată şi înălţime, prezintă mai puţin interes decât sborul de distanţă. Acesta este dealtfel o sinteză a primelor două, fără să fie nevoe de o durată record sau de o înălţime record, pentru a realiza cea mai mare distanţă.

Noi trebue să ne interesăm în special de sborul de distanţă, pe care nu-l cunoaştem încă, deschizând prin el perspective noui planorismului românesc. In ceeace priveşte sborul de durată şi înălţime, se pot antrena în mod constanţ câţiva din cei mai rezistenţi piloţi pentru durată şi alţii dintre cei mai temerari pentru înălţime, pentru a putea înfrunta cu bărbăţie turbulenţele excepţionale ale norilor Cumulus desţinţuiţi.

Locul unde va urma să-şi facă antrenamentul această unitate independentă, ar trebui să fie variabil dela o şcoală de sbor fără motor la alta, pentru a cerceta pe o zonă largă starea curenţilor deoparte, iar de alta, pentru a da un impuls trezind la o nouă viaţă aceste şcoli, cari de ani de zile nu fac decât sboruri planate, sau rare sboruri plutite. După un astfel de stagiu la o şcoală şi după ce rezultatul bun a fost obţinut, ar putea fi lăsat aici unul din planoarele de performanţe, pe care elementele pregătite le vor putea sbura, în cadrul unui program fixat.

Ar trebui să adaogăm că toată această activitate a echipei reprezentative nu se va numi altfel decât antrenament, întrucât performanţele nu se pot preciza în timp şi spaţiu, ele fiind dependente de starea atmosferică. La sfârşitul activităţii, se vor considera recorduri naţionale cele mai bune sboruri, pentru care se vor acorda distincţii şi premii. Prin natura ei, această echipă reprezentativă ar constitui un concus permanent de sbor fără motor, care ar avea loc pe diverse terenuri.

Sborul de performanţă, singura propagandă eficace pentru tineret.

Adesea am fost nemulţumit conducând o şcoală de sbor fără motor, neavând numărul de candidaţi pe care i-aşi fi dorit. Nu că nu aveam elevi, dar m'aşi fi complăcut să fiu «asaltat» de tineretul dornic de a sbura. Numai prin primatul cererii şi al ofertei, s'ar putea asigura o mai bună selecţie.

Trăind în mijlocul tinerilor planorişti din şcolile de sbor fără motor, mi-am dat seama că acestui tineret nu-i mai este deajuns să obţină brevetele categoriilor A., B. şi C., ci năzueşte la mai mult: *la sborul de performanţă.*

Chiar dacă numai o mică parte l-ar face şi totuşi acest tineret ar vedea în sborul fără motor un scop, un ideal.

Sborul fără motor printr'o educaţie preaviatică, este mijlocul de a selecţiona tineretul, în vederea recrutării personalului necesar aeronauticei. Principiul de recrutare al tineretului este voluntariatul, iar educaţia preaviatică este în adevăr destul de dură.

Pe tânărul planorist nu-l interesează însă mijlocul. El vede în sborul fără motor scopul. Scopul lui este de a sbura. Şi dacă acest scop nu-l satisface, nu are decât să nu vină. Sunt destule alte îndeletniciri şi sporturi tinereşti care-l atrag mai mult. Pe el nu-l va atrage decât sborul de performanţă. Şi cu ochii ţintă la planorul cu care desigur că va sbura şi el cândva, va şti să treacă prin toate rigorile educaţiei preaviatice.

Acesta este înţelesul propagandistic al sborului de performanţă. Vreţi ca tineretul de elită al ţării să asalteze şcolile de sbor fără motor? Daţi-i atunci mijlocul să devină eroul visurilor sale. Deschideţi-i larg porţile sborului de performanţă!

Valentin Popescu

Moartea lui Adri*)

Domnului Ion Vişoianu

Sunt singur la 2000 de metri înălţime. Dedesubtul meu şerpueşte lin Vedea, făcându-şi loc prin imensa tablă de şah a ogoarelor. Cât văd cu ochii, pământul verde, auriu, se mişcă încet pe sub aripele avionului, aducându-mi în faţă alt decor, apoi altul şi mereu altul.

Jos, pe pământ, moara cea albă de la marginea oraşului — rămasă cât un ghiocel, — tremură şi se măreşte mereu, în stânga, lângă botul motorului.

Trag uşor de manşă, moara fuge repede în urmă, după ea oraşul, Vedea, câmpiile, dealurile. Sunt la orizontală.

Cum frigul mă pătrunde, fac o întoarcere largă şi pornesc spre Sud-Est, acolo unde e cuibul paserii mele şi al meu.

Acum sub planul stâng apar trei cutii de chibrituri pe un ştergar verde: aerodromul cu hangarele de aluminiu. Ajuns deasupra lui, împing uşor de manşă, reduc motorul şi pun avionul în spirală pe stânga.

Orizontul prinde să se învârtească ameţitor, înghiţit de botul înclinat al avionului. Am închis un tur, două, trei. Privesc în fugă altimetrul: 800 m....

Scot avionul din rotaţie, mai pic o secundă ca să capăt viteză şi încep spirala pe dreapta. Câmpii, dealuri, ogoare, fug grăbite în stânga mea.

Am terminat spirala, fac un viraj strâns, planat şi-mi iau priza de teren pentru aterisare, în timp ce fâlfâitul elicii îmi asvârle pale de aer duhnind a pământ fierbinte.

O smucitură uşoară, alerg acum pe teren, nişte oi fug speriate şi avionul se opreşte în dreptul grupului de camarazi ce-şi aşteaptă rândul la sbor. Unul dintre dânşii vine ţopăind spre avion şi se agaţă de carlingă sărind pe aripă.

E **Adrian Clonaru**, tânărul cu trup de fată şi ochi de ametist.

Imi pune mâna pe umăr şi strigă cu toată puterea ca să acopere sgomotul motorului:

— *Frumoasă spirală ai făcut. Cum sboară A. R. H.-ul?* (Y. R. — A. R. H. erau matricolele avionului nostru).

— *Admirabil,* îi răspund. *Comenzile merg ca fulgerul. Motorul trage puternic şi poţi să iei mâinile depe manşă, că nu-şi schimbă direcţia. L-a centrat ieri Păşlea şi ştii că ăla n'are somn dacă nu-ţi reglează avionul ca pe o balanţă de farmacie.*

— *Va să zică, totul e în regulă. Dă-mi te rog casca şi ochelarii. Ceas ai? Dă-mi şi ceasul.*

Mă desechipez în grabă, îi dau cascheta şi ochelarii, apoi îmi scot ceasul dela mână şi i-l întind.

— *Dar ce sbori acum, de eşti aşa grăbit?*

— *Maniabilităţi. Am o oră întreagă şi fiindcă spui că avionul merge strună, am de gând să mă dau în lanţuri serios de tot.*

— *Bine, bine, dar bagă de seamă!*

Adrian se încinge cu centurile, îşi pune paraşuta, apoi îşi trage ochelarii în dreptul privirilor limpezi.

Scrutează orizontul, apoi pune motorul în plin, rulează pe teren în viteză şi ia înălţime într'o decolare de toată frumuseţea. Curând după aceea, sgomotul rotund al motorului se pierde din auzul nostru ca şi silueta argintie a sprintenului Y. R.—A. R. H. Obosit de sbor, cu urmele ochelarilor adâncite pe faţă, cer voie instructorului meu, un bătrân «lup de aer», să plec spre hangare.

Spre hangare, vorbă să fie, fiindcă pe liziera aerodromului mă aştepta **Valentin Răşcanu**, «huliganul escadrilei», cu care aranjasem un «raid» prin ogoarele cu pepeni. După o jumătate de oră, plini de praf, cu câte un cuţit în mână spintecam de zor pepene după pepene, nemai săturându-ne de bogăţia ce ne-o dăruiam singuri: roşu, verde, sirop până la coate, până la urechi. Prada fusese bogată. Când ne-am săturat, «huliganul» se scoală cu greu desfăşurându-şi spre zenit cei 190 centimetri care-l situau totdeauna în capul coloanei de marş şi-mi spuse printre hohote:

— *Ştii ce? Hai, să luăm vreo doi pepeni ca să-i aruncăm în picaj din aeroplan.....*

— *Bună idee!*

Pornim apoi încet peste aerodrom purtând «bombele» uriaşe în braţe.

Dela o vreme mi se păru suspectă liniştea care domnea împrejurul nostru.

Soarele de August ardea puternic, niciun avion nu-şi mai purta cântecul peste întinderea verde a aerodromului şi nicio mişcare nu turbura tremurul aerului la orizont. Iuţirăm pasul, în timp ce o teamă ascunsă, ca aceea a elevului întârziat, când se apropie de uşa clasei după intrarea profesorului, ne cuprindea cu repeziciune. Treeurăm tiptil pe lângă hangare şi ne apropiarăm de pista betonată din faţa lor, unde se auzea murmur de voci. Când să ieşim în fa-

*) Din volumul „Lumea noastră", care va apare în curând

ţa hangarelor, trece în goană pe lângă noi comandantul, cu cascheta şi ochelarii pe cap, cu cămaşa umflată de vânt şi nedespărţiţii lui pantaloni albi scurţi. Din câţiva paşi sări în primul avion, porni motorul şi, fără să-l mai încălzească, îl pune în plin, decolând în goană spre răsărit. Intrigaţi, ne apropiarăm de grupul camarazilor cari priveau tăcuţi, cu capetele plecate, pământul, sau fixau un punct imaginar la orizont.

— *Ce s'a întâmplat, băeţi,* îi întreb.

— ! .....

— *Ce-i cu voi, mă?* sare Răşcanu. *Unde a plecat «Balaurul» aşa grăbit?*

— .... *A căzut Adrian Clonaru. Pleacă să-l găsească.*

O lespede uriaşă de plumb, prăbuşită între noi, părea acum tăcerea ce ne împietrise.

— *A căzut Adri, a căzut Adri,* repeta mereu ca un muget Valentin Răşcanu, în timp ce emoţia ne strângea, ca într'un cleşte, gâtlejul.

Indată după aceea, năpădirăm cu zeci de întrebări, primind de pretutindeni răspunsuri cari ne zguduiră.

Cu greu puturăm înţelege ce s'a întâmplat. Adrian Clonaru se depărtase de aerodrom la vreo 20 km în direcţia Sud-West, fără a depăşi 500 m. înălţime, deşi primise ordinul să execute, timp de o oră, maniabilităţi, adică opt-uri, S-uri, viraje cu motor, fără, spirale etc. toate la 1500 m. înălţime. Dar Adrian Clonaru — Adri, cum îl desmierda măicuţa lui şi noi toţi, purta în sânge beţia îngheţată a vitezei. Şi în avion, cu cât te sui mai sus, cu atât senzaţia de viteză se pierde şi obiectele de pe pământ se scurg încet, plictisitor de încet, în urma avionului. Având înaintea lui un ceas, Adrian dispăru din ochii noştri şi coborî în sbor razant deasupra unui sat, la întretăerea Teleormanului cu Vedea. Ogoarele pline de ţărani la lucru, vitele la păşunat, fetele forfota după treburi pe uliţe, toate îl înpitiră pe Adrian şi sigur pe avion cum era — odată desprins de pământ, se transfigură, trupul lui firav făcându-se una cu al pasării de fer năpustite în sbor — se lăsă şi mai jos încă, trecând în «rasse-moth» peste vârfurile grele de rod ale spicelor de grâu. Strunindu-şi motorul, se năpusti ca o furtună peste grupurile de ţărani cari, într'o clipă, se trântiră buimăciţi la pământ, în timp ce elicea le şuera la un deget de creştetul capului. Un zâmbet de satisfacţie înundă figura lui Adri.

Se întoarse, ştergând cu roţile porumbiştea dela marginea satului, vră scurt şi se prăvăli pe turma de oi ce păştea liniştită pe imaşul comunei. Ca spiţele unei roţi uriaşe ţâşniră oile înebunite de groază răspândindu-se departe într'un nor de praf, în timp ce Adri râdea din toată inima.

Pe şosea se zăreşte faetonul unui lăptar ce-şi ducea căldările cu lapte la oraş, în pasul grăbit al căluţului. Adri îl vede, ocheşte faetonul din urmă şi se repede ca un diavol îndârjit, urlând groaznic cu motorul în plin. O clipă mai târziu, în şantul şoselei, lăptarul se sbătea să scape de laptele ce-i gâlgâia peste obraz, pe piept, pe haine, privindu-şi disperat faetonul care sărise şanţul prin ogoare, tras de căluţul ce fugea nebun de spaimă.

Şi Adri râde, râde, mereu de oameni, oi, miei, pe care-i împrăştie cum vrea cu puterea drăcească ce-o are în mâini.

Şterge pomii cu roţile, ridică praful şoselei cu suflul elicei, se înfioară de beţia vitezei. La urmă, se satură.

De oameni şi-a bătut joc, legile gravităţii le-a învins. Trage de manşă, ia o sută de metri înălţime, pune motorul în plin şi se repede într'un ultim «rasse-moth», lung, peste malul apei, unde Vedea se varsă în Teleorman, cu malul drept mai înalt decât celălalt. Limpezimea râului îl atrage, lungeşte şi mai mult sborul atât de primejdios «la firul ierbii» şi priveşte în fugă licărirea de smaragd a apei. Doamne! Ce-au văzut atunci ţăranii, vor povesti ani de zile cu groaza în suflet. Avionul gonea pe lângă tufele depe marginea apei, când de-odată, vârful aripii stângi se isbeşte puternic de malul apei, avionul se dă peste cap în aer şi apoi, cu un trosnet lugubru se prăbuşeşte cu spatele pe pământ, prinzând sub maldărul de fiare sfâşiate, pe bietul Adri.

Capul lui tânăr dispare îngropat în pământ, sub puterea uriaşă a loviturii; ţăndări din avion sar în toate părţile, se înfig în pământ, răscolesc ţărâna. Din rezervoarele sparte, benzina curge în vine groase cât braţul şi scaldă cioturile de fier cari sfâşie trupul tânăr, trupul svelt ca de fată, al visătorului Adri. Apoi, liniştea se aşterne peste tot ca un văl înăbuşitor de doliu.

. . . . . .

Trei zile mai târziu, pe strada principală a oraşului, un convoi disciplinat avansează tăcut, umbrit de duhul morţii. Unsprezece avioane îl escortează din văzduh aruncând mereu buchete de flori şi urlând jalnic din motoare. Şase camarazi, în uniformă de paradă, poartă pe umeri sicriul alb, pe care Adri pleacă să se aşeze cuminte în rândul semizeilor înaripaţi, cari, prin căderea lor, se desprind de tărâmurile pământeşti, întregind formaţiile nevăzute de Icari ai vremurilor noastre.....

Ion Valeriu Popa

Constatări, păreri şi sugestii asupra programului asociaţiilor aviatice

Unul din obiectivele cele dintâi înscrise în fruntea prevederilor statutelor asociaţiilor aviatice civile a fost *pregătirea de piloţi pentru avioanele de turism* şi, în fapt, acestea şi-au dat în scopul urmărit mare osteneală şi au reuşit formarea unui număr însemnat de sburători cu motor, până astăzi. S'ar putea spune că aceasta a fost preocuparea de căpetenie a tuturor asociaţiilor aviatice. Motivarea faptului şi explicaţiile lui sunt felurite şi nu-i locul să ne ocupăm de aceasta. Un lucru este sigur şi anume că, mai cu seamă datorită împrejurărilor de războiu survenite, folosul pentru ţară a fost apreciabil. Numeroşi piloţi formaţi de asociaţiile aviatice, în prima etapă de iniţiere la sbor, au încadrat cu mare cinste unităţile militare pe front şi în misiunile de legătură din spatele frontului, după o pregătire suplimentară specială. S'au recrutat de asemeni, din aceleaşi rânduri şi câţiva piloţi de linie. Este, de asemeni, adevărat şi nu este de mirare şi nici nu-i de învinuit cineva, că o parte din cheltuiala morală şi materială făcută pe linia sborului cu motor s'a irosit fără un folos de interes general, odată cu rămânerea ca simpli piloţi de turism a multora dintre cei pregătiţi ca atare.

Obiectiv privind lucrurile, credem că se poate afirma, în ceea ce priveşte ramura de sbor cu motor în activitatea asociaţiilor aviatice civile, că lucrul este făcut numai pe jumătate. Intr'o situaţie de limpezire a stărilor actuale de războiu, ni se pare că se va impune, pentru servirea unui interes general, depăşirea treptei de pregătire a unor simpli turişti aerieni. Trebue să apară o fază de completare superioară a pregătirei, corespunzătoare materialului de sbor modern şi aparatajului bogat de bord cerut de vitezele şi performanţele mari la cari s'a ajuns. Această fază superioară de pregătire în pilotaj ar putea fi făcută şi mai departe în unităţile militare, ca până acum, sau ar putea foarte bine să fie încredinţată şi asociaţiilor aviatice civile, cu asigurarea înzestrării corespunzătoare de material şi instructori.

Sborul fără motor este, de asemeni, înscris la loc de cinste între obiectivele statutare ale asociaţiilor aviatice civile; dar interesul şi preocuparea practică de înfăptuire, trebue să recunoaştem, a fost pe planul al doilea. Cu tot numărul respectabil de piloţi brevetaţi la categoriile A, B şi C, formaţi de asociaţiile aviatice în ultimii ani, activitatea pe acest tărâm a fost soeotită o îndeletnicire minoră. Numai datorită câtorva persoane din conducerea asociaţiilor aviatice şi, mai târziu, în ultimii doi ani, unui impuls oficial, s'a ţinut chestiunea trează pe un plan de interes, adesea cu eforţări asemănătoare strigătului în pustiu. S'ar putea spune că rezultatele destul de satisfăcătoare de până acum se datoresc, mai de grabă, impulsului de jos în sus imprimat de însuşi amatorii de sbor fără motor, cari solicitau în chip stăruitor să li se înlesnească învăţarea lui. Acei dintre conducătorii asociaţiilor aviatice, cari au stăruit pe această linie, au făcut-o ca un ecou al cererii tineretului şi şi-au sprijinit pe această stare de spirit credinţa şi convingerea lor. Este tipic în această privinţă cazul Asociaţiei Aviatice C.F.R. Aşa, de pildă, şcoala de mare viitor dela Cucuteni—Iaşi s'a înfiinţat pe urma stăruinţelor locale, iar şcoala nouă pusă în programul anului acesta, în cadrul aceleiaşi asociaţii, pentru a funcţiona la Turnu-Severin, se datoreşte unei manifestări similare.

Se dovedeşte astfel că sborul fără motor este justificat ca preocupare principală şi de starea de spirit a tineretului românesc de peste tot. Aceasta, în afară de consideraţiunile de ordin general şi programatic, care motivează iniţiativa oficială. Este de menţionat neapărat, cu acest prilej, marea contribuţie adusă în această privinţă de cei câţiva entusiaşti piloţi de sbor fără motor români, aflaţi în ţară şi pregătiţi în şcolile de sbor fără motor străine, în Germania şi Polonia. Aceştia au întreţinut, desinteresaţi, simpatia publică pentru sborul fără motor cu ocazia meetingurilor sau au colaborat de aproape, cu cunoştinţele şi stăruinţa lor, împreună cu acela dintre conducătorii asociaţiilor aviatice, care s'au legat de această ramură de manifestare aviatică, înlesnind astfel punerea bazelor practice de organizare şi funcţionare a şcolilor de sbor fără motor înfiinţate.

Trecând repede în revistă motivările de interes general ale oficialităţii în promovarea sborului fără motor, vom cita numai:

— ideea folosirii acestui mijloc eftin şi lipsit de pericol pentru a învăţa pe elevi sborul, spre a reduce astfel numărul de duble comenzi la sborul cu motor, atât de costisitor, precum şi

— comandamentul superior de pregătire obligatorie a tineretului şcolar de curs secundar superior pe tărâm aviatic.

Astăzi, este un lucru câştigat definitiv şi la

noi, mai ales prin însuşirea oficială a acestui punct de vedere, că sborul fără motor este un mijloc minunat de propagandă aviatică, cu răsunet larg în marile mase şi totodată o cale relativ uşoară şi fără riscuri prin care tineretul dornic să se desfipească de pământ şi de meschinăriile lui se poate ridica în azurul senin pe aripi proprii. El este, deasemeni, în timpul de pregătire, un fericit prilej de viaţă de tabără cu toate atributele ce trebue să facă educaţia tineretului în spirit de camaraderie, de disciplină şi de trai liber, cu muncă începută în zorii zilei. El trebue să dea în acelaşi timp tinerilor putinţa de a cunoaşte în deaproape ce este un aparat de sbor, cum se construeşte, cum se repară şi cum se întreţine şi care sunt condiţiile generale ale sborului însăşi.

Pe acelaşi plan de largă propagandă aviatică stă *aeromodelismul*. El este aviaţia tineretului de curs primar şi a celui de curs secundar inferior. Este prima sămânţă aruncată în inimile miilor de tineri dintre cari vor răsări sburătorii şi tehnicienii aviaţiei, mâine. Iniţierea în construcţia feluritelor aparate de sbor, în condiţiile sborului şi mijloacele de propulsiune şi sustentaţie aeriană, alături de înlesnirea liberei desvoltări a imaginaţiei şi spiritului inventiv, îşi găsesc în aeromodelism şcoala cea mai potrivită şi terenul cel mai la îndemână pentru realizare. Din păcate şi această ramură s'a bucurat, mai puţin chiar decât sborul fără motor, de atenţiunea la care era îndreptăţită. In aceleiaşi condiţiuni de înţelegere ca şi la s. f. m. s'a putut totuşi păstra un nivel şi înfăptui o seamă de lucruri de merit şi în aeromodelism. Trebue să menţionăm în această privinţă la loc de frunte Asociaţia Aviatică C.F.R., care a reuşit să organizeze, în mai toate centrele principale din ţară, cercuri perfecţionate şi elementare de aeromodele.

Acestea fiind datele problemei privind obiectele principale de preocupare ale asociaţiilor aviatice în manifestările lor publice, socotim că înfiinţarea unei unităţi de stat pe lângă Direcţia Aviaţiei Civile însărcinată cu pregătirea tineretului aviatic este foarte bine venită şi salutăm «Comandamentul Tineretului Aviatic Român» cu toată căldura.

Instrumentele de realizare eficace, elastice şi care să nu îngrădească iniţiativele particulare, precum şi aportul numeroaselor energii ce se oferă liber dintr'o dragoste şi dintr'un ataşament special pentru manifestările aviatice, nu pot fi decât asociaţiile aviatice civile.

Numai prin ele se va putea înlătura rigiditatea mecanismului la care este condamnat din păcate sistemul biurocratic. Colaborarea instituţiei tutelare oficiale cu asociaţiile aviatice apare indispensabilă. Este natural ca directivele şi programele rezultând din comandamente superioare de stat să fie cele oficiale; alcătuirea programelor de executare, să întruneasca, însă, contribuţia directă a asociaţiilor aviatice, cărora trebue să le revină şi administraţia, gospodăria şi latura tehnică.

Condiţia esenţială a unei colaborări este încrederea. In cazul nostru ea trebue să se sprijine pe trecutul şi realizările asociaţiilor, precum şi pe luarea în considerare a posibilităţilor lor morale şi materiale. Garanţia bunului mers, potrivit principiilor şi îndrumărilor oficiale de stat, este de asigurat printr'un control permanent al acestor organe oficiale, dus chiar până la amănunte; dar cu respectarea organizării interne a asociaţiilor şi a condiţiunilor locale şi, mai ales, fără de niciun fel de amestec direct în administraţie.

La şcolile de sbor oficialitatea aviatică are de adus în chip activ, însă, o contribuţie de cea mai mare însemnătate, la lucrul pe teren, astăzi mai ales şi anume: prin organele sale are de asigurat la fiecare şcoală disciplina şi instruirea premilitară a tineretului, precum şi tehnica sborului. Aceasta se poate realiza prin ofiţeri de aviaţie delegaţi cu titlul de comandanţi militari, pe lângă directorii civili ai şcolilor, numiţi de asociaţii, precum şi prin punerea la îndemâna asociaţiilor a instructorilor de sbor brevetaţi şi încadraţi ca atare şi pe care urmează să-i detaşeze la şcolile respective.

Unitatea de comandament trebue asigurată pe câmp şi în administrarea generală a şcolilor ca o condiţiune fără de care nu se poate lucra şi această conducere trebue neapărat încredinţată asociaţiei respective. Acest desiderat se poate înfăptui numai printr'o încredere corespunzătoare a oficialităţii în asociaţiile cărora le-a fost încredinţată formarea unui număr dat de piloţi, în anumite condiţiuni şi printr'o precizare de atribuţiuni şi răspunderi, care trebue fixate neapărat într'un regulament de funcţionare. Acest regulament trebue elaborat de oficialitate în colaborare cu asociaţiile.

In aeromodelism trebue să se corespundă de Centrul Naţional de Aeromodele, reprezentând principiile de comandament superior, numai prin asociaţiile aviatice. Aceeaşi raţiune a unităţii de comandament trebue să primeze la înfăptuirile pe teren şi trebue să se ţină seama că nu-

(Continuarea în pag 22)

„Ultima cursă" a unui emerit pilot de linie

Când la 17 Iunie 1942, Viorel Nicolescu *își pierdea aripile, am sperat că, într'o bună zi, acest excepțional exemplar al aeronauticei noastre — excepțional prin pregătirea și prin entusiasmul său — va reveni totuși în mijlocul minunaților săi camarazi, piloți de linie ai „L. A. R. E. S."-ului, cărora cu atâta dragoste li se alinlase.*

L-am revăzut, după aceea, frânt și chinuit. Frânt, dar nu înfrânt, căci a purtat și el, atât cât a putut purta, nădejdea reîntoarcerii la profesia care era singura rațiune a existenței sale. Atunci însă, când realitatea i-a sdrobit definitiv această frumoasă iluzie, Viorel Nicolescu a preferat să dispară.

Și dacă, abia ridicat dintre sfărâmăturile aparatului, singur gândul dacă va mai putea ori nu sbura l-a chinuit, cu siguranță, această teribilă întrebare l-a urmărit, clipă cu clipă, în tot timpul suferințelor sale. Pasiunea sa de sbor ustifică astfel, în fața Domnului și a semenilor, gestul său.

Destinul are ecuațiile lui, în care „necunoscuta" scapă oricărui calcul, oricărei credințe.

Pasionat al sborului? Desigur, căci frumoasele perspective într'o carieră pentru care se pregătise serios, (era doctor în drept dela Roma), situația sa materială, — totul a fost sacrificat în fața aceleiași preeminente chemări

Viorel Nicolescu s'a impus repede în lumea aeronauticei naționale, prin știința și prin activitatea sa de sburător. Iată, de ce, zilele trecute, vestea încetării sale din viață ne-a întristat pe toți.

De aproape doi ani, Viorel Nicolescu sta țintuit pe un pat de spital. Dar și acolo, înțelegea să fie util aviației, camarazilor săi, studiind pentru ei problemele cele mai dificile de radionavigație, probleme pe care practica locomoției aeriene moderne le ridică necontenit și pe care el le stăpânea ca un maestru.

Astăzi, noi, cei dela „ROMÂNIA AERIANĂ", urmărim îndurerați „ultima cursă" a emeritului pilot de linie Viorel Nicolescu...

28 Ianuarie, 1943.

Av. Laelius Popescu

Constatări, păreri și sugestii asupra programului asociațiilor aviatice

(urmare din pagina 21)

mai asociațiile dispun de mijloace directe de acțiune, îndrumare, susținere și posibilitatea măsurilor disciplinare pentru buna conducere și administrare a cercurilor de aeromodele. Oficialității îi revine sarcina superioară de alcătuire a programelor-tip analitice pentru inițierea în fazele succesive de pregătire dela stadiul de începător la cel de aeromodelism perfecționat, precum și de procurarea și răspândirea literaturii străine, a planurilor și materialelor ce lipsesc în țară. Colaborarea strânsă cu conducerea asociațiilor la alcătuirea programelor este în chip logic de rigoare.

La constatările făcute mai sus asupra desfășurării de până acum a activităților principale publice aviatice civile ni se pare că au urmat în chip logic desideratele și sugestiile arătate. Sperăm ,să se înțeleagă și să se primească cu încredere, bunăvoința și dragostea de colaborare oferită de asociații și de elementele ce activează înăuntrul acestora și credem că ecoul chestiunilor ridicate va ajunge în conferința preliminară anunțată de oficialitate, în vederea programului pentru campania ce urmează să se deschidă în anul acesta.

Ing. T. Rădulescu

Poşta aeriană

In relaţiunile poştale, aviaţa comercială este cel mai indicat mijloc de transport, întrucât ea este singura care poate face ca distanţa să fie redusă la minimum.

Acest avantaj este cu atât mai însemnat, cu cât corespondenţii sunt mai îndepărtaţi. Aşa bunăoară în schimburile poştală intercontinentale calea aeriană este singura cale care se poate imagina.

Pentru ca schimburile poştale aeriene să fie posibile, a fost nevoe să li se creeze un cadru legal de funcţionare, iar pentru ca aceste schimburi să se facă între state şi între continente — aviaţia comercială însăşi fiind prin natura ei internaţională şi intercontinentală—a trebuit ca ele să fie reglementate pe bază de convenţii încheiate între state.

A). Reglementarea juridică a relaţiilor poştale aeriene

Primele dispoziţii legale care reglementează relaţiile poştale aeriene dinte state s'au formulat cu prilejul elaborării Convenţiei poştale universale dela Londra, din anul 1929. Aceste dispoziţii au fost reînnoite prin Convenţia poştală universală dela Cairo, din anul 1934 şi au fost modificate parţial prin Convenţia poştală aeriană europeană dela Bruxelles, din anul 1938.

In anul 1939 a avut loc ultima reuniune poştală universală la Buenos-Ayres, dar convenţia elaborată cu acest prilej nu a adus nicio modificare demnă de semnalat relaţiilor poştale aeriene.

Potrivit convenţiilor dela Londra şi Cairo, sunt admise la transportul aerian, pe tot parcursul sau numai pe o parte din parcurs, următoarele obiecte: scrisorile, cărţile poştale simple şi cu răspuns plătit, hârtiile de afaceri, imprimatele de orice fel (inclusiv impresiunile în relief pentru uzul orbilor), probele de mărfuri, pachetele mici şi valorile de încasat. Toate acestea pot fi trimise şi recomandat.

Deasemenea se expediază: abonamentele poştale, scrisorile şi cutiile cu valoare declarată.

Trimiterile de mai sus iau denumirea de „Corespondenţe avion".

Corespondenţele avion sunt tranzitate în mod gratuit pe întreg teritoriul statelor semnatare, indiferent dacă administraţiile poştale intermediare iau sau nu parte la îndrumarea corespondenţei.

Corespondenţele-avion sunt semnalate la plecare printr'o etichetă care poartă cuvintele „Par avion", traduse în limba ţării de origine. Indrumarea corespondenţei pe calea aerului se poate face şi numai pentru o parte din parcurs. In acest caz expeditorul trebue să menţioneze pe corespondenţă, în limba franceză şi în limba ţării de origine: Par avion de... à... (Prin avion dela... la...). La capătul transmisiunii aeriene, se vor trage 2 linii groase pe etichetă.

Pentru obiectele transportate pe calea aerului se plăteşte, în afară de taxele poştale obişnuite şi o supra taxă specială de transport, care este fixată la 6 franci aur pentru tona kilometrică, sau 12 centime franc aur pentru fiecare 20 grame, la un parcurs aerian de 1000 km. Supra taxa se calculează la unitatea de 20 grame.

Pentru cărţile poştale şi mandatele poştale, supra taxa este de maximum 15 centime franc aur de obiect, la o distanţă de 1000 km.

Corespondenţele-avion transportate în interiorul ţărilor sunt supuse la aceleaşi reguli.

Pentru trimiterile recomandate se plăteşte în afară de supra taxa avion, taxa poştală reglementară de recomandată, iar pentru trimiterile cu valoare declarată se percepe în plus o taxă specială de asigurare, calculată în limita fixată pentru aceeaşi categorie care este expediată pe cale normală.

Pentru corespondenţa à dècouvert (expediată deschis) supra taxa se calculează la greutatea netă, majorată cu 10%.

Supra taxa se încasează de ad-ţia poştală a ţării în care se află aeroportul de înbarcare a corespondenţei. Aceasta depune companiilor de transporturi aeriene numai partea aferentă greutăţii efectiv transportată.

Ex.: o scrisoare chiar când cântăreşte mai puţin de 20 grame poşta încasează supra taxa pentru 20 grame, iar ea bonifică companiilor numai pentru... greutatea pe care o are.

In felul acesta ad-ţiile poştale primesc diferenţa — care este apreciabilă, deoarece scrisorile au o greutate medie de 12—15 grame — dintre supra taxa încasată dela

clientelă şi aceea pe care o plăteşte companiilor.

Supra taxa de 6 franci aur, prevăzută de convenţiile dela Londra şi Cairo, a dat naştere la numeroase proteste, deoarece avionul trebue să fie considerat ca un mijloc normal de transport al corespondenţei, după cum normale sunt mijloacele de transporturi terestre şi maritime pentru persoane şi mărfuri şi ca atare această supra taxă nu are nicio raţiune de a există.

Pentru remedierea acestei stări de fapt, au avut loc discuţii destul de îndelungate şi spinoase între ad-ţiile poştale şi companiile de transporturi aeriene.

Rezultatul lor a fost încununat de succes, căci în anul 1933, la Bruxelles, s'a elaborat o convenţie, care a suprimat supra taxa avion de 6 franci aur per tona kilometrică, dar numai pe reţeaua europeană, obligând astfel ad ţiile poştale să îndrumeze corespondenţa destinată altor ţări, prin comunicaţiile aeriene, fără supra taxă.

Convenţia dela Bruxelles din 1938 deşi nu este abrogată, totuşi până în prezent nu s'a putut aplica de nicio ţară semnatară, din cauza vremurilor excepţionale prin care trec toate ţările europene.

Cu toate acestea sunt ţări, cum bunăoară Germania şi Elveţia, care au aplicat-o, dar numai în ceea ce priveşte serviciul poştal intern.

In consecinţă, astăzi toate statele din Europa aplică dispoziţiunile convenţiilor dela Londra şi dela Cairo, potrivit cărora pentru obiectele transportate pe calea aerului se plăteşte — în afară de taxele poştale obişnuite — o supra taxă avion de 6 franci aur per tonakilometrică, la un parcurs aerian de 1.000 km., supratxă care se raportează la unitatea de 20 grame.

In tablou de mai jos dăm tarifele poştale pe care le încasează Direcţiunea Generală a Poştelor, Telegrafelor şi Telefoanelor pentru scrisorile simple şi cărţile poştale expediate — pe calea aerului — din România în străinătate. Aceste tarife au fost calculate de noi după datele publicate de Biroul Internaţional dela Berna (Lista A. V. I. a liniilor aeriene, ediţia 1943).

B). Condiţiile desvoltării economice a transporturilor aeriene poştale

Dintre toate categoriile de „fret", poşta aeriană procură aviaţiei comerciale randamentul financiar cel mai mare. Este deajuns să menţionăm că Societatea română de transporturi aeriene L.A.R.E.S. a realizat din traficul poştal în anii 1939—1940, o remuneraţie medie de 93,85 lei de tonakilometrică, faţă de 37,95 lei din traficul călătorilor şi de 34,55 lei din traficul mărfurilor.

Deci transportul poştal a oferit cea mai mare rentabilitate companiei româneşti, în acei ani, dând la acelaşi parcurs şi greutate un venit de 3 ori mai mare, decât călătorii sau mărfurile.

Consideraţiunile economice şi morale, care fac ca avionul poştal să fie socotit cel mai bun transmiţător al gândurilor, sunt limpezi din următoarele motive:

pentru compania transportatoare:

— orice accident nu va produce pagube ireparabile;
— obiectele transportate nu au o aşa de mare valoare, pentru ca ele să aibă nevoie de a fi asigurate şi
— „fretul" aerian oferă maximum de remuneraţie pentru minimum de greutate şi volum;

pentru corespondenţi:

— corespondenţa avion procură o mare economie de timp;
— conţinutul corespondenţei este nelimitat, iar secretul acestuia este absolut asigurat

Faţă de avantajele menţionate mai sus, este imperios necesar ca întreaga corespondenţă, cum şi coletele de un mic volum şi greutate, să fie încredinţate aviaţiei comerciale.

Pentru aceasta societăţile de transporturi aeriene trebue să realizeze:

I. reducerea preţului de cost al tonei kilometrice transportate şi

II. perfecţionarea transportului aerian poştal.

I. *Dintre factorii care vor contribui la reducerea preţului de cost amintim:*

1. progresul tehnic,
2. frequenţa serviciilor şi
3. mărirea încărcăturii utile.

1. *Progresul tehnic.* In actualul războiu aviaţia a luat o desvoltare impresionantă. Aviaţia comercială va beneficia de progresul tehnic al aviaţiei militare, încât toate proiectele care înainte de acest războiu erau considerate fanteziste, mâine ele vor deveni realităţi concrete.

2. *Frequenţa serviciilor.* Mărirea frequenţei serviciilor — reprezentată prin mărirea gradului de utilizare a 'avioanelor şi prin

Țara	Parcursul	Distanța km.	Scrisori simple					Cărți poștale		
			Taxa poștală până la 20 gr.	Supra taxa avion			Total coloanele 4+7	Taxa poștală	Supra taxa avion	Total
				per kilog.	per 20 grame					
			Lei	franciaur	fr. aur	Lei fr.=72 lei				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Boemia și Moravia	București—Berlin Rețeaua interioară Total	1000 500 1500	18	6 3 9	0,19	14	32	12	14	26
Bulgaria	București—Sofia	317	20	2,40	0,05	4	24	12	4	16
Croația	București—Zagreb	817	20	5,40	0,12	9	29	12	9	21
Danemarca	București—Berlin Tranzit Berlin-Copenhaga Total	1500 567 2067	20	9 3,40 12,40	0,26	19	39	12	19	31
Elveția	București—Berlin Tranzit Berlin-Zurch Total	1500 762 2262	20	9 4,57 13,57	0,28	20	40	12	20	32
Finlanda	București—Berlin Tranzit Berlin-Helsinki Total	1500 1361 2861	20	9 8,17 17,17	0,36	26	46	12	26	38
Germania	București—Viena Rețeaua interioară Total	1000 500 1500	18	6 3 9	0,19	14	32	12	14	26
Italia	București—Roma Rețeaua interioară Total	1200 535 1735	20	7,20 3,21 10,41	0,22	16	36	12	16	28
Norvegia	București—Berlin Tranzit Berlin—Oslo Total	1500 1071 2571	20	9 6,43 15,43	0,31	23	43	12	23	35
Portugalia	București—Berlin Tranzit Berlin-Lisabona Total	1500 2681 4181	20	9 16,64 25,64	0,52	38	58	12	38	50
Spania	București—Berlin Tranzit Berlin-Madrid Rețeaua interioară Total	1500 2160 675 4335	20	9 13,52 4,05 26,57	0,54	40	60	12	40	52
Slovacia	București—Viena Tranzit Viena-Bratislava Total	1000 51 1051	20	6 0,31 6,31	0,13	11	31	12	11	23
Suedia	București—Berlin Tranzit Berlin-Stockholm Total	1500 1072 2572	20	9 6,50 15,50	0,31	23	43	12	23	35
Turcia	București—Istanbul Rețeaua interioară Total	880 700 1580	20	5,40 4,20 9,60	0,19	14	34	12	14	26
Ungaria	București—Budapesta	700	20	4,20	0,09	6	26	12	6	18

sporirea intensității traficului — va conduce la o reducere simțitoare a prețului de cost al transportului aerian poștal.

Pe de altă parte, permanentizarea serviciilor aeriene poștale este absolut necesară pentrucă numai astfel aviația comercială se va situa pe același plan cu celelalte mijloace de transport, care funcționează fără întrerupere în tot cursul anului.

3. *Mărirea încărcăturii.* In stadiul actual al progresului tehnic partea din avion rezervată încărcăturii utile reprezintă circa 1/3 din greutatea totală a aparatului. Prin mărirea dimensiunilor aparatelor și prin înbunătățirea raportului de mai sus (spre exemplu, repartizarea unei părți din încărcătură în aripele avionului, etc.) se va ajunge la o sporire a volumului și tonajului rezervate încărcăturii utile.

Așa dar, influența combinată a celor trei factori de mai sus, se va traduce cu certitudine într'o reducere apreciabilă a prețului de revenire.

Reducerea prețului de revenire va îngădui administrațiilor poștale să suprime supratаxa avion, de care am vorbit mai înainte, fără a mai fi nevoie de sacrificii din partea statelor respective, sacrificii care se traduc în ultimă analiză printr'o nouă contribuție a colectivității.

II. *Perfecționarea transportului aerian poștal.*

Cea mai mare greutate în calea perfecționării transportului aerian poștal este problema sborului de noapte. Nu este vorba numai de realizarea sborului de noapte, care în câteva țări este fapt împlinit, ci mai cu seamă de generalizarea lui.

In Europa distanțele dintre orașe sunt foarte mici și pentru a face ca publicul să beneficieze mai mult de vitesa lor, avioanele poștale trebue să plece seara sau după amiaza.

Cea mai mare parte din corespondența de afaceri este pusă la poștă după amiaza, pentru a apuca trenurile de poștă exprese, care în majoritate circulă noaptea.

Dacă avioanele nu pleacă decât a doua zi dimineața, corespondența va ajunge la destinație adesea în același timp cu aceea expediată cu trenurile.

Desvoltarea sborului nocturn este, prin urmare, o condiție esențială a progresului transporturilor aeriene poștale.

Pentru realizarea sborului nocturn trebue amenajate instalații speciale, atât de sbor cât și pe pământ. Deci liniile aeriene trebue să să fie utilate în acest scop.

Toate aceste instalații necesită cheltuieli importante, pe care companiile nu le pot face până ce traficul aerian nu va lua locul ce îi revine, de principal mijloc de transport poștal și până ce navigatorul aerian nu va avea certitudinea că avionul nu va pleca fără să fie încărcat complet cu scrisori și colete.

In consecință, pentru realizarea și generalizarea sborului de noapte — care condiționează buna funcționare a poștei aeriene — este nevoie de a se încredința companiilor aeriene întreaga corespondență, pe care sunt capabile a o transporta.

In serviciul intercontinental, problema sborului de noapte nu se pune cu atâta insistență ca în serviciul european.

In serviciul intercontinental, marile distanțe de parcurs fac ca economia de timp realizată prin utilizarea avioanelor să fie atât de însemnată, încât utilizarea celorlalte mijloace de transport este absolut exclusă. Bunăoară distanța: Germania—Buenos-Ayres, care măsoară 14.000 km. se parcurgea până la actualul război în 18 zile cu vaporul, față de numai $3^1/_2$ zile cu avionul. Corespondența transportată cu avionul dela Saïgon (Indochina) sosea la Paris în 7 zile, iar cu celelalte mijloace de transport în 25 zile.

Gheorghe I. Vasilescu
Doctor în științele economice

Lucrări consultate:

1. Poșta aeriană. Revista „La Science et la Vie", Mai 1939.
2. Poșta aeriană intercontinentală și colonială. Revista „L'Union Postale", Berna Nr. 7—1942.
3. W. Pahl: Les routes aériennes du Globe 1937, Paris.

Aviaţia la noi

Prin exemplarul de faţă, **«România Aeriană»** *a intrat în al 18-lea an de apariţie regulată.*

Cu conştiinţa datoriei împlinite suntem mândri că, ani dearândul, pe drumul spinos al publicisticei româneşti, **am servit o mare cauză naţională : aviaţia.**

In paginile revistei noastre, d. profesor **Mihai Antonescu,** *preşedintele consiliului de miniştri, ne-a arătat :*

«Aşezaţi de istorie la o răscruce de veacuri, de rase şi de drumuri, noi românii trebue să dăm aviaţiei un adevărat sens istoric şi un impuls naţional, nu numai tehnic şi militar».

Este acesta un comandament, care a fost, este şi va fi crezul muncii noastre. Şi când, această muncă şi-a găsit şi îşi află preţuire, indemn şi sprijin, mai ales din partea publicului cetitor, să ne fie îngăduit a sublinia odată mai mult mândria ce resimţim privind în trecut.

17 ani în serviciul aeronauticei naţionale ! Nu este acesta numai un titlu, o încoronare a efortului depus, ci, mai cu seamă, datoria de a continua să servim ideea căreia i-am închinat tot elanul şi toată puterea noastră de muncă.

Cu ocazia împlinirii a 17 ani de existenţă şi complectării comitetului ei de onoare, „**România Aeriană**" *a organizat în ziua de 25 Decembrie 1943 la Ateneul Român un festival de gală închinat propagandei aeronautice.*

In cadrul acestei manifestaţiuni, care a debutat cu Imnul Regal şi Marşul Aviaţiei — executate de orchestra simfonică a armatei, d. general de escadră inginer-aviator **Gh. Negrescu** a rostit câteva cuvinte în numele ministerului de război şi revistei noastre, iar d. comandor-aviator **Andrei Popovici** a povestit un episod dramatic din luptele sburătorilor noştri în războiul sfânt.

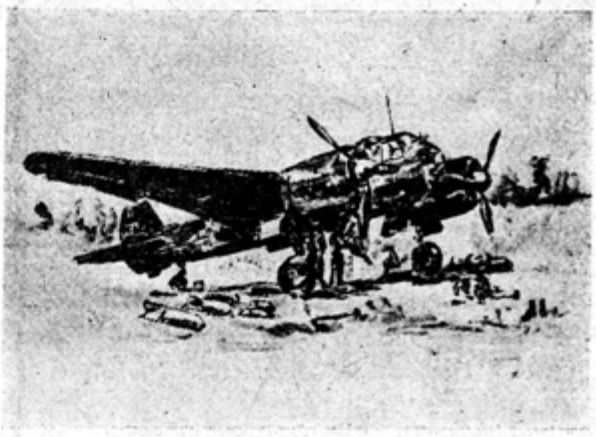
Actori ai primei noastre scene *(G. Baldovin Emil Botta* şi *Toma Dumitriu)* şi dela Teatrul Municipal *(Ion Aurel Manolescu, Telly Barbu, Dinu Macedonschi, Elvira Petreanu* şi *Aurel Rogalschi)* au citit versuri eroice şi cu subiecte de aviaţie, iar orchestra simfonică a armatei, sub conducerea d-lui căpitan *P. Giugariu*, a executat Uvertura Rosamunde de *Schubert*, Cântece Patriotice din Ardeal, de *V. Popovici*, Poema Română de *George Enescu* şi Spre Ardeal, marş patriotic, de *Caius Brediceanu*.

Sub preşedinţia de onoare a d-lui profesor Mihai Antonescu, preşedintele consiliului de miniştri, într'un cadru festiv, în ziua de 19 Decembrie 1943, a avut loc deschiderea celui de *al 15-lea congres al asociaţiei generale a inginerilor din România (A. G. I. R.)*, organizat cu ocazia împlinirii a 25 ani dela înfiinţarea acestui organism.

Plecată la drum în 1918 cu 105 membri şi numărând astăzi aproape 4000, acţiunea *A. G. I. R.*-ului nu s'a mărginit numai la susţinerea deziderateler profesionale ridicate de corpul inginerese românesc, ci, s'a ocupat mai mult cu studiul problemelor interesând mişcarea tehnică, economică şi socială a ţării — probleme care au fost desbătute în cadrul celor 15 congrese ale asociaţiei, ocazii în care s'au propus soluţii.

Urăm pe această cale A. G. I. R.-ului de a-şi împlini menirea sa, cu acelaş avânt şi cu aceiaşi grije de binele public pe care le-a dovedit în sfertul de secol trăit.

Ministerul de război, prin secţia de propagandă a Marelui Stat Major, a organizat, între 19. XII. 1943 şi 16. I. 1944, **ex oziţia picturii de război,** în sălile facultăţii de arhitectură din Bucureşti.



Alimentarea unui avion românesc cu bombe, la Saporoje — de **Petre Manu**

Au fost expuse aci lucrările unora dintre pictorii noştri, reporteri de război, care au fixat pe pânză (în ulei, tempera, acuarelă, pastel şi desen) pe front, momente caracteristice din războiul nostru sfânt.

Lucrări cu subiecte de aviaţie au prezentat pictorii : *Vasile Ştefan, Alexandru Tipoia, Leonida Bulencea, Alexandru-Dan Ialomiţeanu, Petre Suţianu, Dumitru Berea, Petre Manu* şi *Traian Sfinţescu*.

Participarea întregii spiritualităţi româneşti la sbuciumul sublim al naţiei, în lupta ei pentru libertate şi civilizaţie, vine să confirme dreptatea unei cauze, care întruneşte adeziunea spontană şi unanimă a unui popor, pentru făurirea idealului său naţional.

Arta — cu mijloacele ei multiple şi sugestive — se integrează astfel aspiraţiilor legitime ale neamului, transmiţând posterităţii opere inspirate din marea epopee scrisă cu sânge de ostaşii români pe câmpurile de bătae.

Aceste lucrări intră în patrimoniul valorilor noastre permanente, nu numai ca opere de artă, ci şi ca documente preţioase ale vremii, care consfinţesc obiectiv contribuţia de jertfă şi de glorie a României în războiul actual.

■ **Unii tehnicieni ai sborului nostru fără motor afirmă că** *planorul de faza I-a Schulgleiter 38 nu apropie suficient pilotul începător de planorul de faza II-a* (?!?) **deoarece este extrem de uşor de pilotat.**

Răspundem: în Germania, ca planor intermediar, se utilizează tot aparatul Schulgleiter 38; acestuia i se adaptează, în acest scop, un carenaj prin care i se îmbunătăţesc calităţile aerodinamice.

■ **Aceiaşi specialişti susţin că** *planorul Schulgleiter 38 este nesigur* (?!?) **întrucât în Germania s'au produs două sau trei cazuri de rupere în aer, în timpul remorcajului la auto-mosor.**

Răspundem: nu ne sunt necunoscute aceste cazuri, însă, ceea ce se pare că nu este ştiut de anumiţi tehnicieni ai sborului nostru fără motor este faptul că aparatul menţionat a fost „ranforsat" şi încercat static, dând rezultate excelente. Ca atare, planorul Schulgleiter 38 este absolut sigur în remorcajul la auto-mosor.

■ Abonatului, care ne întreabă dacă autorul piesei «Descătuşare", d. *Mircea Ştefan Cioroiu*, este ofiţer activ în aeronautică, îi răspundem afirmativ şi anume, căpitan aviator.

Revista noastră nu a semnalat, însă, în Septembrie 1943, această lucrare — care s'a reprezentat atunci pe scena Studio-ului Teatrului Naţional — pentru simplul motiv că piesa «Descătuşare" nu este teatru şi deci, eventuala noastră critică s'ar fi aplicat mai mult în negaţiune, pentru a arăta ceea ce nu a realizat autorul.

(Cam pentru aceleiaşi consideraţiuni, am preferat să trecem sub tăcere, la timpul lor în 1942) cele 135 poezii ale căpitanului aviator *Horia Agarici*, intitulate «Acorduri şi nuanţe.»)

Semnalăm totuşi, cu întârziere, în legătură cu apariţia pe afişul Studio-ului primei noastre scene a piesei «Descătuşare», prezentarea ei făcută, la cererea d-lui Liviu Rebreanu, directorul general al teatrelor, în avant-premieră, de d. comandor-aviator **Andrei Popovici**, neobositul şi cel mai mare propagandist al ideii de aviaţie la noi.

Intr'adevăr, faptul a constituit pentru d-sa un fericit prilej de a arăta cu o vervă cuceritoare unei săli arhipline ce este aviaţia şi ce sunt sburătorii. Conferinţa d-lui comandor-aviator Andrei Popovici, o adevărată lecţie, ca toate admirabilele sale alocuţiuni, a fost în orice caz — aşa cum a remarcat mai târziu un confrate — singurul capitol reuşit din efemera existenţă a pretinsei opere dramatice datorită d-lui Mircea Ştefan Cioroiu.

■ Cercetările ştiinţifice asupra lumii balcanice au făcut în ultimile decenii să se simtă tot mai mult nevoia studiilor comparate. Impărţită în secţiuni naţionale antagoniste, ştiinta popoarelor balcanice va fi întotdeauna nu numai incompletă, dar şi contestabilă. O lărgire a punctului de vedere — pe deasupra oricărui gen de frontiere, se impune azi, mai mult ca oricând.

Institutul de studii şi cercetări balcanice, dorind a demonstra noilor generaţii de cercetători puterea de adevăr a metodei, a organizat un ciclu de 26 conferinţe intitulat «Factori de unitate în viaţa popoarelor balcanice», care vor avea loc în aula Fundaţiei Carol I între 12 Ianuarie şi 27 Iunie a. c.

In cadrul acestei oportune manifestări, d. ing. **N. Caranfil**, fost ministru al aerului şi marinei, va desvolta la 18 Mai a. c. subiectul «Căile de comunicaţie».

■ In vitrinele librăriilor noastre a apărut recent «*Sborul de noapte*» celebrul roman al lui *Antoine de Saint-Exupéry*, în traducerea d-lui Gheorghe Dinu, lucrare care a ajuns la 220 ediţii în Franţa.

După părerea noastră, această carte este cea mai adevărată dintre operele literare care s'au inspirat vreodată din aviaţie. Prin veracitatea sa, printr'o riguroasă legătură între faptele şi cuvintele care le exprimă, ea reuşeşte în puţinele sale pagini, de a face pe cititor să încerce certitudinea unui lucru frumos.

Prin calităţile sale, «si inespérément unies» după expresia lui André Gide, «Sborul de noapte» este cel mai reuşit document cu care aviaţia a dotat până acum literatura franceză.

Un cuvânt de laudă Editurii Şcoalelor din Craiova, care a pus la îndemâna publicului nostru versiunea românească a capodoperei lui Antoine de Saint-Exupéry şi recomandaţia stăruitoare abonaţilor «României Aeriene» de a o citi.

Aviaţia în alte ţări

■ Am mai semnalat în această rubrică serviciul aerian britanic de curier Anglia-Suedia, căruia alianţa anglo-sovietică i-a dat o deosebită importanţă.

Acest serviciu a fost în mod pitoresc denumit «le tapis volant», din cauza itinerariului său misterios.

Iată, acum, impresiile unui redactor al ziarului «Nya Dagligt Allehand» din Stockholm asupra unui sbor pe care l-a făcut la bordul unui avion englez pe această linie: *«Sborul s'a efectuat noaptea la o altitudine de aproximativ 7000 m.; eram 6—7 pasageri la bord. Până în imediata apropiere a coastei britanice, postul de t. f. f. nu a funcţionat, iar cabina, postul de pilotaj şi chiar tabloul de bord, au rămas în întuneric; numai luna ne oferea lumină»...*

■ La 19 Octombrie 1943, căpitanul german de aviaţie **Walter Nowotny**, comandant de grupă într'o escadră de vânătoare, a fost distins cu *frunzele de stejar cu spade şi briliante la crucea de cavaler a crucii de fier*, cu prilejul realizării a **250 victorii aeriene**!

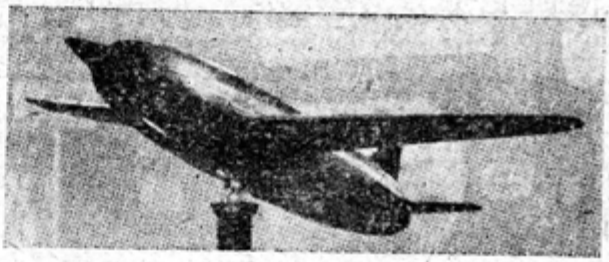
Căpitanul aviator Walter Nowotny este al 8-lea ostaş german căruia i s'a conferit această înaltă decoraţie.

■ Serviciul aerian trans-nordatlantic asigurat de compania «Pan American Airways» serveşte înainte de orice curierului oficial. Totuşi, societatea admite şi pasageri obişnuiţi, care plătesc pentru o traversare 625 dolari, iar pentru o călătorie dus-întors 1125 dolari. Pasagerii obişnuiţi nu au dreptul decât la 7 kgr. bagaje, în loc de 15 kgr. — cum se admitea până acum, conform normelor internaţionale de navigaţie aeriană, pretutindeni adoptate.

■ Uzinele «Leichtflugzeugbau Klemm G. m. b H.» din Stuttgart-Böblingen, au desvoltat din avionul de şcoală-turism *Kl 105* (motor Zündapp de 50 c. p.) un nou biplas, *Kl 107*, echipat cu motor Hirth HM 500 A 1 de 105 c. p. ale cărui caracteristice şi performanţe sunt următoarele: 10,87 m. anvergura; 8,16 m. lungimea; 2,06 m. înălţimea; 15,1 m² suprafaţa portantă; 860 kgr. greutatea totală; 195 km/oră viteza maximă; 180 km/oră viteza de croaziera; 4450 m. plafonul; 670 km raza de acţiune.

■ In uzinele de avioane «S. A. les Ateliers d'Aviation Louis Bréguet» dela Toulouse, inginerul francez **R. Leduc** a construit un avion de încercare propulsat prin reacţie cu aer cald, care atinge o viteză de 500 km/oră.

In principiu, procedeul utilizat pentru producerea jetului de aer cald corespunde aceluia adoptat de inginerul italian Campini pentru avionul său, descris la timp în paginile revistei noastre.



Pentru punerea în mişcare şi pentru antrenarea compresorului, constructorul francez a utilizat o turbină cu vapori, invenţia inginerului român *Traian Vuia*, aparat care furnizează la 3000 t/m şi cu o presiune de vapori de 130 kgr/cm², o putere de 1200 c. p.

Fotografia noastră înfăţişează macheta avionului cu reacţie realizat de inginerul R. Leduc, astfel cum a figurat la Salonul aeronautic din Paris, în 1938. Ignorăm, pentru moment, în ce măsură noua realizare a uzinelor dela Toulouse corespunde acestei machete.

■ In nenumărate rânduri s'a discutat *importanţa autovehiculului şi a avionului în economia de transport ce va urma după războiu*. Iată, în această privinţă, opiniile unui specialist (E. Primault), care scrie următoarele:

«Desigur că nu se greşeşte dacă se presupune că desvoltarea avionului după terminarea războiului va fi mult mai revoluţionară decât desvoltarea automobilismului. Pe când automobilul a arătat, chiar înainte de război, tendinţe pronunţate de popularizare, aceste predispoziţii au fost extrem de modeste în navigaţia aeriană.

Pentru a dovedi aceasta avem nevoie să comparăm numai cele mai importante caracteristice tehnice şi economice ale unui automobil popular cu două locuri şi ale unui avion tot cu două locuri pentru perioada de timp dela 1930 până la 1935. Automobilul a costat 3.500 franci elve-

ţieni. In prezent, se poate calcula pe baza tehnicei că automobilul fabricat în serii mari de peste 100.000 unităţi va costa încă 1.500 franci elveţieni bucata, pe când avionul în aceste condiţiuni va costa ceva peste 1.000 franci elveţieni bucata. Viteza maximă a automobilului a fost circa 100 km., iar cea a avionului 150 km. La 100 ore/km. inclusiv, toate cheltuelile de întreţinere, impozite, taxe, etc., precum şi amortizarea, automobilul costă 25 franci elveţieni, pe când avionul 30 franci elveţieni. Totuşi, trebue să luăm în consideraţie că 100 km. de linie aeriană, deci 100 km. de sbor, corespund pe pământ unei şosele în medie de 150 km. Rezultă, deci, că înainte de război cheltuelile repartizate la km. au fost mai mici la avion decât la utilizarea automobilului. Această constatare trebue avută în vedere dacă vrem să ne facem o idee asupra desvoltării viitoare a avionului»

■ Cu tipurile *Ercoupe* (produs de «Engineering and Research Corp.» din Riverdale) şi *Skyfarer* (construit de «General Aircraft Corp.». din Lowell)... etc... pe piaţa americană se dispune de avioane de turism caracterizate prin simplitatea remarcabilă în pilotajul lor şi prin insensibilitatea deosebită la greşelile de pilotaj.

Aceste aparate nu se angajează niciodată în vrilă şi posedă un tren de aterisaj triciclu.

Avionul de şcoală-turism „Ercoupe"

Autorităţile aeronautice americane intenţionează acum, pentru pilotajul avioanelor «foolproof» de acest gen, crearea unui brevet special de pilot, care poate fi obţinut după un antrenament restrâns: 5 ore de sbor în dublă-comandă şi 25 ore de sbor în simplă-comandă.

Amintim că în U. S. A. obţinerea unui brevet de pilot de turism exige în medie 8 ore în dublă-comandă şi 35 ore în simplă-comandă.

■ In câteva linii, redăm sumare indicaţiuni cu privire la unele planoare de antrenament şi de transport utilizate de aviaţia militară şi navală din U. S. A.

— **XTG-1** (biloc, de antrenament, construit de «Frankfort Sailplane Co.» din Joliet şi utilizat în aviaţia militară): anvergură 14 m.; lungime 7,3 m; greutate totală 358 kgr.

— **XTG-2** (biloc, de antrenament, construit de «Schweitzer Aircraft Corp.» din Elmire şi în serviciu în aviaţia militară): anvergură 15,85 m; lungime 7,6 m; greutate totală 390 kgr.

— *Planorul de transport de trupe* (construit de «Allied Aviation Corp.» din Baltimore pentru aviaţia navală): anvergură 26,8 m; sarcină utilă 12 oameni; greutate totală 2950 kgr.

Planorul de transport de trupe (construit de «Snead & Co» din Orange pentru aviaţia navală): anvergură 33,5 m; sarcina utilă 24 oameni; greutate totală 5450 kgr.

■ *Studiile care au condus la punerea la punct a elicilor* Junkers, *în serviciu la ora actuală în aviaţia germană, datează încă de prin 1931-1932 şi se datoresc iniţiativei profesorului* Mader. *De atunci, aceste elici au fost obiectul a numeroase perfecţionări bazate pe experienţele făcute în uzinele „Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.-G." din Dessau, pe de o parte şi pe front, în ultimii ani, pe de altă parte.*

La ora actuală, ultimul model fabricat în serie de Junkers *este reprezentat prin elicea cu pas variabil* **VS-11**, *care echipează motorul* Jumo 211, *adoptat pentru avioanele de tipurile* Ju 87 *şi* Ju 88 *şi* He 111.

Fotografia noastră arată bancul de încercare al unei elici Junkers **VS-7** *cu pas variabil.*

■ *Monolocul englez de vânătoare* **Hawker Typhoon**, *construit în serie de „Hawker Aircraft Ltd." din Kingston-on-Thames pentru R. A. F.-britanică, este echipat cu puternicul motor Napier „Sabre" de 2350 c. p., 24 cilindri în H, răcit cu lichid, motor desvoltat de* Frank Halford, *constructorul-şef al uzinelor de motoare Napier.*

Proectul acestui avion a fost făcut în 1937 de Sydney Camm, *constructorul avionului de vânătoare* **Hawker Hurricane**. *Sborurile de încercare au avut loc în 1940; în acelaş an, a început şi fabricarea sa în serii. Pentru prima oară în luptă, aparatul de care vorbim a apărut la începutul lui 1943.*

Acest monoplas englez de vânătoare, care se caracterizează printr'un radiator aşezat sub motor, având un orificiu mare pentru admisia aerului şi care poate fi echipat ca bombardier-vânător — atinge 640 km/oră.

Buletinul Asociaţiei Aviatice C.F.R.

Sborul cu motor la Asociaţia Aviatică C.F.R.

Unul din scopurile Asociaţiei Aviatice C. F. R. a fost şi este *formarea şi antrenarea cadrelor de piloţi de sbor cu motor*, meniţi să devină folositori apărării naţionale.

Pentru desăvârşirea acestui scop Asociaţia Aviatică C. F. R, încă dela înfiinţarea ei, a dat o mare desvoltare şcolilor de pilotaj.

Astfel, la *4 Noembrie 1935*, a luat fiinţă în Bucureşti *prima şcoală teoretică de pilotaj* care şi-a început cursurile cu un număr de cca. 200 elevi.

Aceşti elevi au fost recrutaţi numai dintre funcţionarii C. F. R, elevii meseriaşi din atelierele C. F. R. şi fii de ceferişti.

Cursurile s'au ţinut în localul Academiei de Inalte Studii Comerciale şi Industriale din Bucureşti al cărei conducători au pus la dispoziţia asociaţiei în mod gratuit o sală spaţioasă.

Absolvenţii primei serii au început cursurile practice de sbor pe aeroportul Otopeni, în condiţiuni puţin favorabile, întrucât asociaţia, fiind încă la începuturile ei, ca orice organizare nouă, era lipsită de fondurile necesare procurării unui autovehicul de transport. Astfel că, elevii erau obligaţi a face pe jos drumul între Băneasa şi Otopeni.

Totuşi, dragostea de sbor nu a împiedicat pe aceşti elevi să-şi sacrifice timpul de odihnă şi să se deplaseze până la aeroport pe jos pentru a apuca un sbor sau două pe zi. Aceasta, din cauză că asociaţia avea numai 2 aparate de sbor, de tipul Klemm 25.

Elevii fiind recrutaţi dintre funcţionari şi meseriaşi, sau elevi de liceu, veneau la sbor numai după amiaza şi sacrificiul lor era cu atât mai mare, cu cât ei plecau direct dela serviciu, după o muncă de 6—7 ore şi veneau de multe ori chiar nemâncaţi.

Prima serie poate fi socotită ca o serie de sacrificiu, totuşi, ea a făcut fala şcoalei de pilotaj C. F. R. întrucât *dintre piloţii formaţi în această serie s'au recrutat instructorii de sbor de mai târziu ai şcolilor de pilotaj C. F. R.*

Din cauza lipsei de material de sbor şi pentru că elevii nu aveau timp suficient la dispoziţie, ciclul practic de sbor al seriei 1935—36 s'a prelungit până în luna Mai 1937, când au fost brevetaţi primii piloţi-aviatori ceferişti.

In toamna anului 1936, a început *al doilea ciclu teoretic* cu elevi recrutaţi de asemenea dintre funcţionari, elevi meseriaşi din atelierele C. F. R. şi fii de ceferişti, iar în primăvara anului 1937, absolvenţii acestui al doilea ciclu au început sborurile împreună cu elevii rămaşi din seria anului 1936.

In anul 1937, la 14 Februarie, ia fiinţă *a doua şcoală de pilotaj C. F. R.* pe lângă filiala *Galaţi*. Elevii acestei şcoli sunt recrutaţi dintre funcţionarii şi meseriaşii C. F. R. din Galaţi şi elevii meseriaşi din atelierele Galaţi.

La data de 29 August 1937, se încep cursurile practice de sbor pe aeroportul Galaţi cu un număr de 42 elevi.

Din toamna anului 1937 se reglementează întrucâtva cursurile teoretice şi practice ale şcolilor de pilotaj C. F. R., astfel că iarna se predau cursurile teoretice concomitent la Bucureşti şi Galaţi, iar primăvara încep cursurile practice de sbor la Bucureşti pe aerodromul Otopeni, iar la Galaţi pe aeroportul local.

In cursul anului 1937, sunt brevetaţi la diferite date mai mulţi piloţi de turism cu toată lipsa de material.

Tot în acest an, Asociaţia Aviatică C. F. R. subvenţionează mai mulţi tineri ceferişti pentru a urma cursurile de perfecţionare ale şcoalei militare de pilotaj Buzău.

Primele serii de piloţi formaţi de şcolile de pilotaj C. F. R. Bucureşti şi Galaţi au constituit cea mai puternică propagandă pentru asociaţie şi an de an, personalul C. F. R., începând cu cel superior şi până la cel mai mic slujbaş, funcţionar, meseriaş sau lucrător, a venit să îngroaşe rândurile membrilor cotizanţi ai asociaţiei, cari prin contribuţia lor au făcut posibilă sporirea materialului de sbor, permiţându-se astfel tot mai multor tineri să înveţe arta sborului şi să devină folositori ţării.

Tot în anul 1937, Asociaţia Aviatică C. F. R. măreşte parcul de avioane şi îşi procură prima camionetă care este utilizată pentru transportul elevilor la teren.

Şcoala de pilotaj C. F. R. Bucureşti îşi continuă activitatea *în anul 1938* pe aeroportul Otopeni şi din când în când, pe aeroportul Băneasa.

Direcţia Aviaţiei Civile amenajează în acest timp unul dintre cele mai cochete aeroporturi

BIBLIOTECA CENTRALĂ A ASOCIAŢIEI

pe terenul dela Giulești, unde școala de pilotaj C. F. R. este mutată în anul 1939.

Cei mai buni piloți formați de asociație sunt subvenționați mai departe de asociație și trimiși la cursurile de perfecționare dela Buzău.

De asemenea, Asociația Aviatică C. F. R. trimite *în anul 1939* primul lot de piloți brevetați în școlile asociației pentru a urma cursurile de instructori de sbor. Mai târziu, această serie de instructori formează elementul de bază al cadrelor de formare al școlilor de pilotaj C. F. R.

Concomitent cu formarea piloților în școlile de pilotaj C. F. R., sunt subvenționați tineri ceferiști pentru a urma cursurile altor școli de pilotaj în localitățile unde Asociația Aviatică C. F. R. nu avea înființate școli. Astfel sunt brevetați elevi la Brașov, la Cernăuți și la Cluj.

La 20 Iulie 1939, este inaugurat aeroportul «Romeo Popescu» Giulești, unde școala de pilotaj C. F. R. este mutată și își continuă activitatea.

La serbarea de inaugurare, conducerea Asociației Aviatice C. F. R. expunând realizările de până atunci în domeniul aviației de turism și programul de viitor, își ia angajamentul ca și în viitor Asociația Aviatică C. F. R. să activeze cu și mai multă putere de muncă și să contribue mai mult la promovarea aripilor românești. Acest angajament a fost ținut: *printr'o muncă desinteresată, și neprecupețită și cu ajutorul moral și material al conducerii superioare C.F.R. Asociația a propășit și a ajuns la frumoasele rezultate care se văd astăzi, adică mărirea parcului de avioane și material rulant, înființarea de școli de sbor fără motor și cercuri de aeromodele, organizarea de meeting uri în centrele ceferiste, etc.*

In domeniul propagandei, Asociația Aviatică C. F. R. a activat intens prin organizarea de sboruri de propagandă cu avioane special procurate în acest scop, organizarea de meeting-uri în centrele ceferiste, unde au evoluat avioane de înaltă acrobație cumpărate de asociație, iar ceea ce a fost mai important pentru asociație a fost faptul că toate aceste avioane erau conduse cu măestrie de *piloți ceferiști recrutați din personalul activ C. F. R.*

Activitatea din anul 1939 este încununată de succes atât la școala din București cât și la școala din Galați, brevetându-se la ambele școli un număr impresionant de piloți gradul II. Când spunem impresionant ne gândim la mijloacele reduse pe care le avea la dispoziție asociația în acel timp.

In acest an, Asociația Aviatică C. F. R. este solicitată de către Subsecretariatul de Stat al Aerului să dea un mai larg concurs la formarea de piloți premilitari destinați a deveni piloți militari.

In acest scop, ia ființă *o școală de pilotaj cu elevi interni* cari fac cursurile teoretice într'un internat model organizat de asociație într'o clădire C. F. R.

Paralel cu această școală, funcționează atât la București cât și la Galați ciclurile teoretice ale școlilor de turiști.

In primăvara anului 1940, activitatea de sbor începe la 15 Martie cu un număr de 80 elevi premilitari, iar la 15 Aprilie sunt trecuți la sbor și absolvenții ciclului teoretic al turiștilor. In acest timp, la Galați începe la 15 Aprilie ciclul practic pentru absolvenții cursurilor teoretice de acolo.

Se continuă activitatea la București și Galați până la data de 19 Iulie, când în urma evenimentelor cunoscute școlile sunt evacuate și mutate la Alexandria și Caracal, apoi, ambele școli sunt mutate la Roșiorii de Vede, unde sub conducere militară (școlile fiind rechiziționate) se continuă activitatea până la terminarea ciclului practic de sbor, când își iau brevetul de pilot gradul II un număr mare de elevi.

In luna Noembrie a acestui an, materialul volant și rulant rechiziționat este înapoiat școlilor care au obligațiunea de a-l pregăti pentru campania viitoare.

Asociația Aviatică C. F. R., care în anul 1939 înființase un atelier de reparațiuni, are posibilitatea să și facă cu mijloace proprii toate reparațiunile necesare, reviziile parțiale și generale ale motoarelor și celulelor și să pună la punct materialul rulant.

Anul 1941 găsește Asociația Aviatică C. F. R. cu un parc impresionant de material volant și rulant și cu o organizare model, în urma experiențelor căpătate. In acest an, activitatea de sbor începe numai la București cu un număr de 122 elevi, absolvenți ai ciclurilor teoretice dela București și Galați. Sborurile se fac pe aerodromul «Romeo Popescu» însă și acum, din cauza evenimentelor, nu se poate continua activitatea la București și școala este mutată pe un teren în comuna Drăgănești, jud. Vlașca. Aci, din cauza lipsei de amenajări, activitatea este întreruptă după 30 zile și școala este mutată pe terenul Glavacioc, în nordul județului Vlașca, unde erau instalațiile necesare unei școli de pilotaj. Activitatea școlii continuă pe acest teren până la terminarea ciclului, când de asemenea sunt brevetați mai mulți piloți gradul II.

In anul 1942, activitatea de sbor este începută pe aeroportul Roșiorii de Vede cu un număr

BIBLIOTECA CENTRALA A REGIUNII BANAT

de 130 elevi, absolvenți ai ciclurilor teoretice dela București și Galați.

Pe acest teren, Asociația Aviatică C. F. R. are ocazia să scoată în evidență calitățile și buna pregătire a instructorilor săi de sbor, toți formați de asociație și recrutați din cadrele personalului C. F. R.

Cu o muncă nepregetată și cu o dragoste mare de Asociația Aviatică C. F. R., de care îi leagă amintiri așa de frumoase, acești instructori au reușit să formeze în acest an un număr record de piloți gradul II.

Tot în acest an, Asociația Aviatică CFR. ia parte cu un număr de 9 avioane, dintre care 3 de înaltă acrobație, la un meeting aviatic organizat de aeroportul Arad. Aci, numărul mare de avioane și ordinea, disciplina în sbor cu care ele apar deasupra orașului, impresionează atât massa ceferiștilor de acolo, cât și populația civilă, care în ziua meeting-ului face o vie manifestație de simpatie aviatorilor ceferiști.

Activitatea în *anul 1943* este continuată tot pe aeroportul Roșiorii de Vede cu absolvenții ciclurilor teoretice dela București și Galați. In acest an, sarcina impusă de către Subsecretariatul de Stat al Aerului este mai mică, astfel că se formează un număr mai mic de piloți gradul II.

In activitatea ei, Asociația Aviatică CFR s'a bucurat de un larg și prețios concurs moral și material din partea organelor Subsecretariatului de Stat al Aerului și Direcției Aviației Civile, fără de care asociația nu ar fi putut lua o desvoltare ca cea de astăzi.

In prezent Asociația Aviatică CFR se poate mândri că este considerată ca una dintre cele mai puternice și bine organizate asociații aviatice din țară. Aceasta se datorește însă înțelegerii și solicitudinii acordată de conducerea superioară CFR, care, înțelegând scopul și rolul asociației în aceste timpuri, a dat și dă un neprecupețit concurs moral și material.

Personalul CFR de toate categoriile contribue desinterasat cu o cotizație lunară, care reprezintă o sumă destul de importantă și formează veniturile asociației cu care se întrețin școlile de pilotaj, cu și fără motor, cercurile de aeromodele și atelierele proprii de reparațiuni.

Toate aceste sacrificii nu au fost fără rezultat. Aceasta se poate vedea din numărul impresionant de piloți formați de școlile de pilotaj CFR, piloți care au îngroșat rândurile aviatorilor militari, unii dându-și tributul de sânge, iar alții acoperindu-se de glorie în războiul sfânt.

Iată numărul de piloți formați în școlile de pilotaj CFR:

La București

In anul 1937 : 20 piloți gradul II
» » 1938 : 44 » » »
» » 1939 : 42 » » »
» » 1940 : 65 » » »
» » 1941 : 55 » » »
» » 1942 : 100 » » »
» » 1943 : 80 » » »

La Galați

In anul 1938 : 27 piloți gradul II
» » 1939 : 56 » » »

In afară de piloții formați în școlile sale, Asociația Aviatică CFR a mai subvenționat tineri ceferiști care s'au format la alte școli — și anume:

La Brașov

In anul 1936 : 7 piloți gradul II
» » 1937 : 6 » » »
» » 1938 : 6 » » »

La Cluj

In anul 1938 : 5 piloți gradul II

La Cernăuți

In anul 1938 : 7 piloți gradul II

Totodată, Asociația Aviatică CFR, prin școlile sale, a antrenat un mare număr de piloți formați, astfel că și pe acest tărâm activitatea a fost destul de rodnică.

Diverse

Cursurile teoretice ale școalei de pilotaj C.F.R au fost reluate în ziua de 10 Ianuarie 1943 la Școala Politehnică din București. La această dată au fost prezenți toți elevii înscriși.

In cursul lunei Ianuarie s'a ținut un examen de selecționare între elevii merituoși din provincie, pentru **acordarea de burse**, așa cum în fiecare an Asociația Aviatică C.F.R. acordă acestor elevi.

Condițiunile de admitere la concurs au fost: levul trebuia să fie din provincie, sărac, să obțină media cel puțin 6 și să nu aibă absențe dela începutul anului.

Bursele se acordă numai pe timpul cursurilor teoretice.

Lei 2,00

Taxa poştală plătită în numerar conform adresei Direcţiunii Generale P.T.T. Nr. 25572/939

INTREPRINDERILE

ING. C. LUCULESCU

CENTRALA: Str. V. Lascăr, 27
Telefon: 211.50, 236.04

FABRICA: Calea Rahovei, 240
Telefon: 370.24

SECŢIA CONSTRUCŢIUNI:

Antrepriză de lucrări militare, publice şi particulare.

SECŢIA INDUSTRIALA:

Textile
Chimicale
Materiale construcţii (cherestea, carton asfaltat, plăci izolatoare).

SECŢIA FORESTIERA:

Exploatarea regiunei Breaza, Pojorâta, Bucovina.

INDUSTRIA SARMEI S. A.

OŢELURI
FIER
CABLURI
ELECTROZI

BUCUREŞTI — CALEA VICTORIEI, 39

Tipografia „Dimitrie Cantemir", Calea Floreasca 13. Telefon 2-08.91, Bucureşti III
Registrul Comerţului Nr. 426/935. Tipărită la 20 Ianuarie 1944.